



โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร

บนทางหลวงหมายเลข 3079

สาย ปราชินบุรี-ศรีมหาโพธิ์ ตอน ต.ท่างาม- ต.บางกุ้ง

การประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)



กันยายน 2569

สอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง
2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์: 0 2354 6668-75 โทรสาร: 0 2354 6738

แขวงทางหลวงปราชินบุรี

1 ถนนสุรินทวงศ์ ตำบลบ้านเมือง อำเภอเมือง จังหวัดปราชินบุรี 25000
โทรศัพท์: 0 3721 1098 โทรสาร: 0 3721 3225



บริษัท เอ็ม เอ คอนสตรัคชั่น จำกัด (สำนักงานใหญ่)
บริษัท เอ็ม เอ คอนสตรัคชั่น จำกัด (สำนักงานใหญ่)
221/1 ซอยประชาธิปไตย 37 ถนนประชาธิปไตย แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ
กรุงเทพมหานคร 10800
โทรศัพท์: 0 2975 9300

บริษัทที่ปรึกษา



บริษัท เอ็นทิก จำกัด
เลขที่ 3/4 ถนนประเสริฐบุรียัง แขวงคลองจั่น เขตจตุจักร
กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์: 0 2379 0141-2 โทรสาร: 0 2379 0143-4



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 3079 สาย ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ ตอน ต.ท่างาม- ต.บางกุ้ง

หน้า

สารบัญ

ก

สารบัญรูป

ข

สารบัญตาราง

ค

1. ความเป็นมาของโครงการ	- 1 -
2. วัตถุประสงค์.....	- 1 -
2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ.....	- 1 -
2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม.....	- 1 -
3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	- 2 -
4. พื้นที่ศึกษา	- 2 -
5. ขอบเขตการศึกษา.....	- 4 -
6. แนวเส้นทางโครงการและรูปแบบโครงการ.....	- 7 -
7. งานด้านวิศวกรรมจราจร.....	- 10 -
8. รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ.....	- 16 -
8.1 การพิจารณารูปแบบทางเลือกของโครงการ	- 18 -
9. แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ.....	- 19 -
9.1 การปรับปรุงทางเชื่อมทางแยกภายในโครงการ.....	- 19 -
9.2 ตำแหน่งจุดกลับรถเบื้องต้น	- 20 -
10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม.....	- 21 -
10.1 ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม.....	- 21 -
10.2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม.....	- 27 -
11. ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา.....	- 35 -
11.1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	- 35 -
11.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา.....	- 37 -
11.2.1 เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และขอความเห็น	- 37 -
11.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)	- 38 -
12. แผนการดำเนินงานขั้นถัดไป.....	- 41 -
13. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม.....	- 42 -



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 3079 สาย ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ์ ตอน ต.ท่างาม- ต.บางกุ้ง

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ค
สารบัญรูป	
รูปที่ 1	พื้นที่ศึกษาโครงการ - 3 -
รูปที่ 2	สภาพพื้นที่โครงการ - 8 -
รูปที่ 3	รูปตัดทั่วไปของโครงการช่วง กม.8+400 ถึง กม.13+300 - 9 -
รูปที่ 4	รูปตัดทั่วไปของทางหลวงหมายเลข 3079 ช่วงก่อนถึง กม.8+400 และช่วงหลัง กม.13+000 - 9 -
รูปที่ 5	ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งของโครงการ - 10 -
รูปที่ 6	สัดส่วนยานพาหนะแต่ละประเภทเฉลี่ยในพื้นที่โครงการ - 13 -
รูปที่ 9	รูปแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรแบบกึ่งแบ่งคอนกรีต - 18 -
รูปที่ 10	ลักษณะทางแยกในโครงการ - 19 -
รูปที่ 13	ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ - 22 -
รูปที่ 14	พื้นที่อ่อนไหว ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - 25 -
รูปที่ 15	ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ - 26 -
รูปที่ 16	พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่อุทยานแห่งชาติ - 28 -
รูปที่ 17	ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณแนวเส้นทางโครงการ - 29 -
รูปที่ 18	พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ - 31 -
รูปที่ 19	แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ใกล้แนวเส้นทางโครงการ - 32 -
รูปที่ 20	ผังเมืองรวมจังหวัดปราจีนบุรี พ.ศ. 2555 - 34 -
รูปที่ 21	รายละเอียดการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน - 36 -
รูปที่ 22	ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) - 39 -



เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 3079 สาย ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ์ ตอน ต.ท่างาม- ต.บางกุ้ง

	หน้า
สารบัญ	ก
สารบัญรูป	ข
สารบัญตาราง	ค
สารบัญตาราง	
ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ.....	- 2 -
ตารางที่ 2 การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน.....	- 12 -
ตารางที่ 3 การสำรวจปริมาณจราจรที่ทางแยก.....	- 13 -
ตารางที่ 4 การคาดการณ์ปริมาณจราจรรายวัน บนถนนโครงการ กรณีไม่มีโครงการ.....	- 15 -
ตารางที่ 5 การคาดการณ์ปริมาณจราจรรายวัน บนถนนโครงการ กรณีมีโครงการ.....	- 15 -
ตารางที่ 7 หลักเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบโครงการ	- 18 -
ตารางที่ 8 ปัจจัยในการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จำนวน 31 ปัจจัย.....	- 23 -
ตารางที่ 9 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม	- 24 -
ตารางที่ 10 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการ จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- 35 -
ตารางที่ 11 ผลการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อคิดเห็น	- 37 -
ตารางที่ 12 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ	- 40 -



**เอกสารประกอบการประชุมเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือก
การพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1)
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 3079 สาย ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ ตอน ต.ท่างาม- ต.บางกุ้ง**

1. ความเป็นมาของโครงการ

ทางหลวงหมายเลข 3079 เป็นทางหลวงเชื่อมโยงภายในจังหวัดปราจีนบุรี ปัจจุบันแนวเส้นทางได้มีการพัฒนาขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจรเรียบร้อยแล้ว ยกเว้นพื้นที่โครงการช่วงกม. 8+400 ถึงกม.13+300 ที่ยังเป็น 2 ช่องจราจร ทำให้ผู้ใช้ทางไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง จากการตรวจสอบพื้นที่โครงการพบว่า ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบโบราณสถาน 2 แห่ง ได้แก่ วัดทองคั้ง และวัดหาดยาง (ร้าง) โครงการจึงเข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 เพื่อเป็นไปตามมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 อย่างไรก็ตามการดำเนินโครงการ อาจจะมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน คุณภาพชีวิต วิถีชีวิต หรือมีส่วนได้เสียสำคัญเกี่ยวกับบุคคล ชุมชนท้องถิ่น หรือสภาพแวดล้อม จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยยึดหลักความโปร่งใส และความต่อเนื่องของการให้ข้อมูลโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน รวมทั้งมีการรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะจากชุมชน เปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อห่วงกังวล ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ เพื่อนำผลที่ได้ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาของโครงการให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์รอบด้านและสอดคล้องกับความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด

2. วัตถุประสงค์

2.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3079 สาย ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ ตอน ต.ท่างาม - ต.บางกุ้ง
- 2) เพื่อให้การพัฒนาโครงการมีความสมบูรณ์ด้านวิศวกรรม สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ และสังคม
- 3) เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- 4) เพื่อประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลของโครงการให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบ

2.2 วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา รูปแบบทางเลือกและหลักเกณฑ์การพิจารณาพัฒนาโครงการที่เหมาะสม การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน และการดำเนินงานในขั้นตอนต่อไป ของโครงการให้กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อนำข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากกลุ่มเป้าหมายไปใช้ประกอบการศึกษาโครงการ ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของชุมชนมากที่สุด



3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

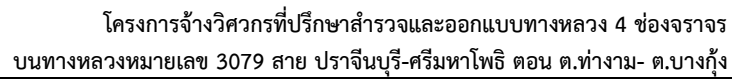
- 1) กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูลของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของโครงการ พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา หลักเกณฑ์การพิจารณาแนวเส้นทางและคัดเลือกรูปแบบที่เหมาะสมของโครงการ การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา
- 2) กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาโครงการ

4. พื้นที่ศึกษา

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3079 สาย ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ ตอน ต.ท่างาม- ต.บางกุ้ง มีจุดเริ่มต้นโครงการประมาณ กม. 8+400 ตำบลท่างาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี และมีจุดสิ้นสุดโครงการ ประมาณ กม. 13+300 ตำบลบางกุ้ง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี มีระยะทางประมาณ 4.900 กิโลเมตร พื้นที่ศึกษาโดยรอบโครงการในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 4 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น 5 ตำบล 2 อำเภอ 1 จังหวัด แสดงดังตารางที่ 1 และรูปที่ 1

ตารางที่ 1 พื้นที่ศึกษาของโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	การปกครอง
ปราจีนบุรี	เมืองปราจีนบุรี	ท่างาม	หมู่ที่ 4 บ้านท่างาม	องค์การบริหารส่วนตำบลท่างาม
			หมู่ที่ 5 บ้านคิ่งโรงนา	
			หมู่ที่ 7 บ้านหุบจั่ว	
			หมู่ที่ 8 บ้านหาดสะแก	
			หมู่ที่ 9 บ้านหาดสะแก	
			หมู่ที่ 10 บ้านหาดสะแก	
		บางบริบูรณ์	หมู่ที่ 5 บ้านหาดสะแก	องค์การบริหารส่วนตำบลดงพระราม
	ศรีมหาโพธิ	หาดยาง	หมู่ที่ 2 บ้านหาดยาง	องค์การบริหารส่วนตำบลดงกระทงยาม
			หมู่ที่ 4 บ้านอ่อนซ้อย	
		สัมพันธ	หมู่ที่ 4 บ้านวังขร	องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ
		บางกุ้ง	หมู่ที่ 4 บ้านวังชัน	
1 จังหวัด	2 อำเภอ	5 ตำบล	11 หมู่บ้าน	4 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น





5. ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาของงานด้านต่างๆในโครงการ ประกอบด้วย

1) งานศึกษาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

ศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ศึกษา ทั้งระดับชาติระดับภาค ระดับจังหวัด และพื้นที่อิทธิพลของโครงการให้เพียงพอและครอบคลุมจนถึงปัจจุบัน รวมถึงวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเปลี่ยนแปลงอื่นๆ ที่จะมีผลต่อการจราจรในอนาคต

2) งานศึกษาคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ

ศึกษารวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการพิจารณาประกอบทางเลือกหรือรูปแบบการพัฒนา โดยศึกษาเปรียบเทียบด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์การลงทุนและด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ได้รูปแบบแนวเส้นทางหรือรูปแบบโครงการที่มีความเหมาะสมที่สุด

3) การวิเคราะห์โครงการด้านเศรษฐศาสตร์

ประเมินเงินลงทุนหรือค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ประเมินผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมของโครงการ และวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการโดยต้องวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายและประโยชน์ของโครงการ

4) งานสำรวจและคาดการณ์ปริมาณจราจร และวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

ดำเนินการศึกษาสภาพการจราจรบนเส้นทางโครงการและโครงข่ายถนนในพื้นที่ศึกษาในปีปัจจุบัน เพื่อเป็นฐานการพยากรณ์สภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในปีเป้าหมาย โดยจะพิจารณาทั้งเมื่อมีและไม่มีโครงการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งทำการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่จะมาใช้ถนนโครงการนี้ด้วย

5) งานสำรวจแนวทางและระดับ

ที่ปรึกษาต้องสำรวจรายละเอียดภูมิประเทศ สำรวจแนวทาง สำรวจระดับ ทำรูปตัดตามยาว รูปตัดตามขวาง และเส้นชั้นความสูง สำรวจรายละเอียดสองข้างทาง สำรวจทางแยกและย่านชุมชน สำรวจรายละเอียดสิ่งก่อสร้างสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ร่องน้ำ ระดับน้ำ ข้อมูลทางอุทกวิทยา ข้อมูลการสัญจรทางน้ำในลำน้ำรวมถึงรายละเอียดที่จำเป็นต่อการดำเนินงานด้านจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี) และรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการออกแบบ

6) งานสำรวจตรวจสอบดินและวัสดุ

ดำเนินการสำรวจตรวจสอบสภาพพื้นผิวดิน สภาพใต้ผิวดิน และสภาพทางธรณีวิทยาต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการออกแบบรายละเอียดของทางหลวงและโครงสร้างต่างๆ รวมทั้งศึกษาการทรุดตัวของคันทางที่จะเกิดขึ้น เสนอแนะวิธีการออกแบบและก่อสร้างที่เหมาะสม จะทำการตรวจสอบหาแหล่งวัสดุที่เหมาะสมและเพียงพอต่องานก่อสร้างทางหลวงและงานโครงสร้างทางแยกต่างระดับ พร้อมทั้งตรวจสอบคุณสมบัติของวัสดุ

7) งานออกแบบรายละเอียดงานทาง

ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการออกแบบรายละเอียดงานทางในด้านต่างๆ ได้แก่ การออกแบบแนวทางแนวระดับ รูปตัด ทางแยก ทางขนาน ทางข้าม ทางลอด เครื่องหมายและป้ายจราจร รวมถึงงานระบบอำนวยความสะดวก การจัดการจราจร ระหว่างการก่อสร้าง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้งาน และงานอื่นๆ ที่จำเป็น โดยการออกแบบต้องเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ทันสมัยและมาตรฐานของกรมทางหลวง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาสามารถแนะนำการเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เห็นว่าเหมาะสมกับโครงการได้ โดยต้องให้เหตุผลสนับสนุนข้อเสนอแนะเหล่านั้นและได้รับความเห็นชอบจากกรมทางหลวง

8) งานออกแบบรายละเอียดทางแยก

ดำเนินการออกแบบทางแยกระดับพื้น (At-Grade Intersection) ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และการทำงานของพื้นที่ และผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการของทางแยก พร้อมเสนอรูปแบบการขยายทางแยกในอนาคต เสนอแนะต่อกรมทางหลวง เพื่อพิจารณาคัดเลือกก่อนที่จะดำเนินการออกแบบในรายละเอียดต่อไป

9) งานออกแบบโครงสร้างชั้นทาง งานฐานราก วิเคราะห์เสถียรภาพ และการทรุดตัวของคันทาง

ออกแบบโครงสร้างชั้นทางให้รองรับน้ำหนักและปริมาณจราจรตามอายุการออกแบบและตามลักษณะการใช้งานของแต่ละพื้นที่ กำหนดรูปแบบทางเลือก ความหนา และคุณสมบัติของวัสดุ เพื่อให้ได้รูปแบบก่อสร้างเป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

10) งานออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ อาคารระบายน้ำและโครงสร้างอื่น ๆ

ดำเนินการออกแบบโครงสร้างสะพาน โครงสร้างทางแยกต่างระดับ และอาคารระบายน้ำที่ต้องก่อสร้างใหม่ให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวงและมาตรฐานสากล รวมถึงงานออกแบบโครงสร้างอื่นๆ (ถ้ามี) เช่น อาคารต่างๆ ศาลาที่พักผู้โดยสาร และ โครงสร้างประกอบทางหลวงอื่นๆ เป็นต้น

11) งานระบบระบายน้ำ

ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ถึงลักษณะทางอุทกวิทยา สภาพภูมิประเทศ พื้นที่รับน้ำ ปริมาณน้ำและสภาพการระบายน้ำที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบทางชลศาสตร์เพื่อกำหนดขนาดและระดับช่องรับน้ำ สะพานทางลอดและโครงสร้างสำหรับการระบายน้ำต่างๆ ให้เหมาะสมเพียงพอ สอดคล้องกับโครงสร้างและระดับของถนนรวมถึงทางแยกต่างๆ เพื่อป้องกันเหตุความเสียหายในพื้นที่จากการระบายน้ำของโครงการหรือส่งผลกระทบต่อการระบายน้ำของคูคลองต่างๆ ในพื้นที่ รวมทั้งจะคำนึงถึงการรับน้ำทิ้งที่ระบายจากข้างทางด้วย โดยจะพิจารณาใช้เกณฑ์กำหนดในการออกแบบสำหรับงานทางหลวงและแบบมาตรฐานต่างๆ ตามที่กรมทางหลวงใช้อยู่ในปัจจุบัน

12) งานระบบไฟฟ้า

ดำเนินการออกแบบและนำวงจรไฟฟ้า และการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ในโครงการ เช่นระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร ตามหลักวิศวกรรมไฟฟ้าและวิศวกรรมการทาง โดยคำนึงถึงวิธีการก่อสร้าง การป้องกันการโจรกรรม และอื่นๆ ที่เห็นสมควร

13) งานสถาปัตยกรรม

ดำเนินการออกแบบงานสถาปัตยกรรมของอาคารต่างๆ ในโครงการ เช่น โครงสร้างสะพาน ทางลอด อาคารระบายน้ำ ภูมิสถาปัตย์งานทาง หรือส่วนประกอบอื่นๆ ให้มีความสวยงาม ทันสมัย สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ โดยคำนึงถึงภูมิทัศน์การใช้ประโยชน์ของพื้นที่ และอื่นๆ

14) งานดำเนินการทางด้านสิ่งสาธารณูปโภค

ที่ปรึกษาจะต้องติดต่อประสานงานตรวจสอบหาข้อมูลสิ่งสาธารณูปโภคต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมเสนอแนะรูปแบบตำแหน่งสิ่งสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในเขตทาง โดยกำหนดไว้ในแบบก่อสร้างเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคในการดำเนินการก่อสร้างและระบบการคมนาคมขนส่งอื่นๆ ภายในเขตทางทั้งในปัจจุบันและอนาคต

15) งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและประมาณราคา

ที่ปรึกษาจะต้องคำนวณปริมาณงานก่อสร้างให้มีความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด พร้อมทั้งแสดงรายละเอียดการคำนวณปริมาณงานในแต่ละรายการตามบัญชีแสดงปริมาณแยกรายกิโลเมตร โดยมีลำดับรายการและหน่วยวัดตามมาตรฐานของกรมทางหลวง

16) งานวิเคราะห์แผนการดำเนินการโครงการ

จัดทำแผนการดำเนินโครงการ โดยพิจารณาความเป็นไปได้ และความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐศาสตร์ของการดำเนินโครงการ เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการเป็นระยะๆ พร้อมจัดเตรียมรายละเอียดปริมาณงานก่อสร้างและการประมาณราคาโดยคำนึงถึงระยะเวลาในการพัฒนาแต่ละระยะ

17) งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ถ้ามี)

ดำเนินการสำรวจปริมาณและราคาทรัพย์สินเพื่อเป็นข้อมูลนำไปใช้งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ขั้นเริ่มต้น จัดทำแผนที่ประกอบร่างพระราชกฤษฎีกา กำหนดตำแหน่งเขตทาง ปูระวางที่ดิน ปริมาณจำนวนและราคาทรัพย์สินที่ถูกเวนคืน โดยใช้หลักเกณฑ์การพิจารณาค่าทดแทนอ้างอิงตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ.2562 รวมถึงการจัดทำเอกสารหลักฐาน

18) งานดำเนินการทางด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ใช้แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) ประกอบกับแนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อม สำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10: มกราคม 2569) ซึ่งในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน ได้แก่

ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางเลือกของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวม 31 ปัจจัย โดยใช้วิธี Leopold Matrix และนำมาใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกทางเลือก และรูปแบบที่เหมาะสมร่วมกับการศึกษาด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม รวมทั้งการสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียดสำหรับแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)

ของแนวเส้นทางและรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป

19) งานการมีส่วนร่วมของประชาชน

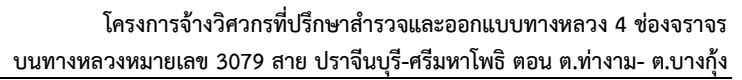
ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ โดยในการดำเนินงานโครงการจะให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดการดำเนินงาน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และรวบรวมข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด

6. แนวเส้นทางโครงการและรูปแบบโครงการ

โครงการสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3079 สาย ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ ตอน ต.ท่างาม - ต.บางกุ้ง จังหวัดปราจีนบุรี ถนนโครงการอยู่ในพื้นที่ อ.เมืองปราจีนบุรี อ.ศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี มีจุดเริ่มต้นโครงการบริเวณ กม. 8+400 ของทางหลวงหมายเลข 3079 และมีจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณ กม.13+300 ของทางหลวงหมายเลข 3079 ระยะทางรวมประมาณ 4.90 กิโลเมตร โดยช่วงก่อนถึง กม.8+400 และช่วงหลัง กม.13+000 ได้มีการขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจรเรียบร้อยแล้ว สภาพพื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่ราบ ทุ่งนาสลับกับมีชุมชนอยู่เป็นระยะ และมีแม่น้ำบางปะกงอยู่ทางฝั่งซ้ายทาง มีระยะห่างประมาณ 300-600 เมตร ขนานกับเส้นทางไปตลอดแนว

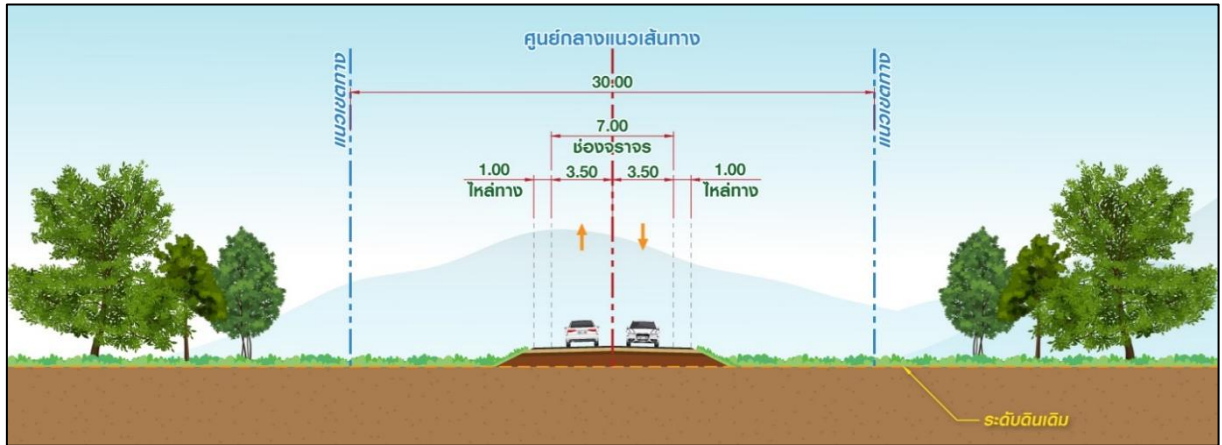
6.1 สภาพพื้นที่โครงการในปัจจุบัน

แนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นที่ กม.8+400 ของทางหลวงหมายเลข 3079 โดยแนวเส้นทางมุ่งทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ เมื่อถึงบริเวณ กม.9+270 ฝั่งซ้ายทางจะเป็นทางเข้าชุมชนบ้านกระแจะและวัดกระแจะ ซึ่งเป็นวัดที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ในพื้นที่โครงการ ส่วนฝั่งขวาทางเป็นพื้นที่ทุ่งนา บริเวณ กม.9+650 ฝั่งซ้ายทางจะเป็นโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท่างาม และเริ่มเข้าสู่ชุมชนบ้านหาดสะแกแนวเส้นทางจะเริ่มมุ่งไปทางทิศใต้ โดยบริเวณ กม.10+800 ฝั่งซ้ายทางจะเป็นทางเข้าโรงเรียนวัดหาดสะแกและวัดหาดสะแก ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมกับสะพานวัดหาดสะแกเพื่อเดินทางไปยังอีกฝั่งของแม่น้ำบางปะกงได้ จากนั้นเมื่อผ่าน กม.10+800 สภาพพื้นที่จะเป็นทุ่งนาทั้ง 2 ฝั่ง จนถึงประมาณ กม.12+100 จะเข้าสู่พื้นที่ชุมชนบ้านหาดยาง โดยบริเวณ กม.12+200 ฝั่งซ้ายทางและขวาทางจะเป็นทางเข้าชุมชน มีลักษณะเป็นทางแยก ซึ่งโครงการจะพิจารณาปรับปรุงจุดตัดทางแยกเพื่อความปลอดภัยต่อไป จากนั้นแนวเส้นทางจะมุ่งทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ โดยจะผ่านสะพานข้ามคลองหาดยางบริเวณ กม.12+500 เมื่อถึงบริเวณ กม.12+675 ฝั่งซ้ายทางจะเป็นทางเข้าหมู่ที่ 4 บ้านอ่อนช้อย ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมกับสะพานศรีมหาอภัยธารเพื่อเดินทางไปยังอีกฝั่งของแม่น้ำบางปะกงได้ ส่วนฝั่งขวาทางเป็นพื้นที่ทุ่งนา ก่อนจะไปสิ้นสุดโครงการที่ กม.13+300 ของทางหลวงหมายเลข 3079 โดยสภาพพื้นที่โครงการแสดงดังรูปที่ 2



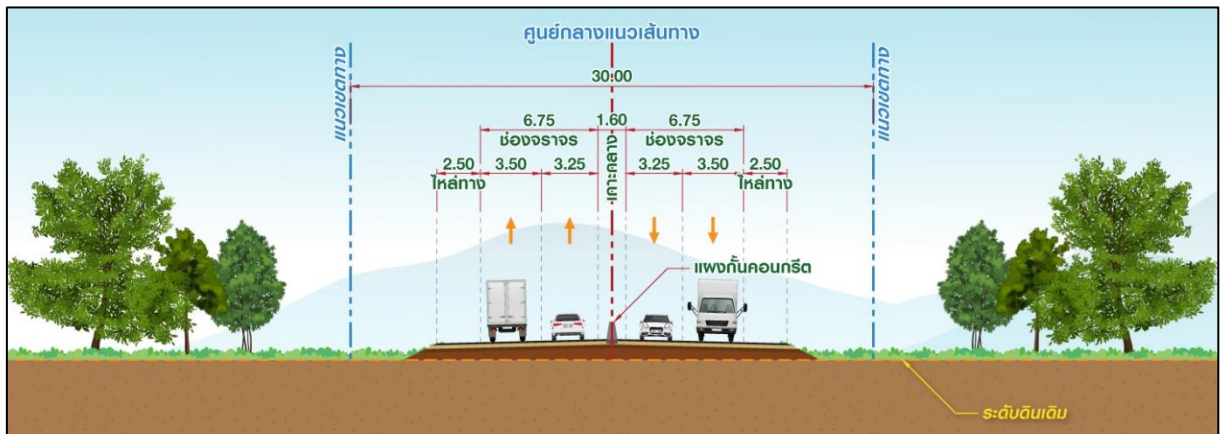
6.2 รูปตัดทางหลวงในปัจจุบัน

แนวเส้นทางโครงการในปัจจุบันเป็นทางหลวง ขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 1.00 เมตร บนเขตทาง 30 เมตร ผิวทางแอสฟัลท์ติกคอนกรีต โดยรูปตัดทั่วไปของโครงการช่วง กม.8+400 ถึง กม.13+300 แสดงดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 รูปตัดทั่วไปของโครงการช่วง กม.8+400 ถึง กม.13+300

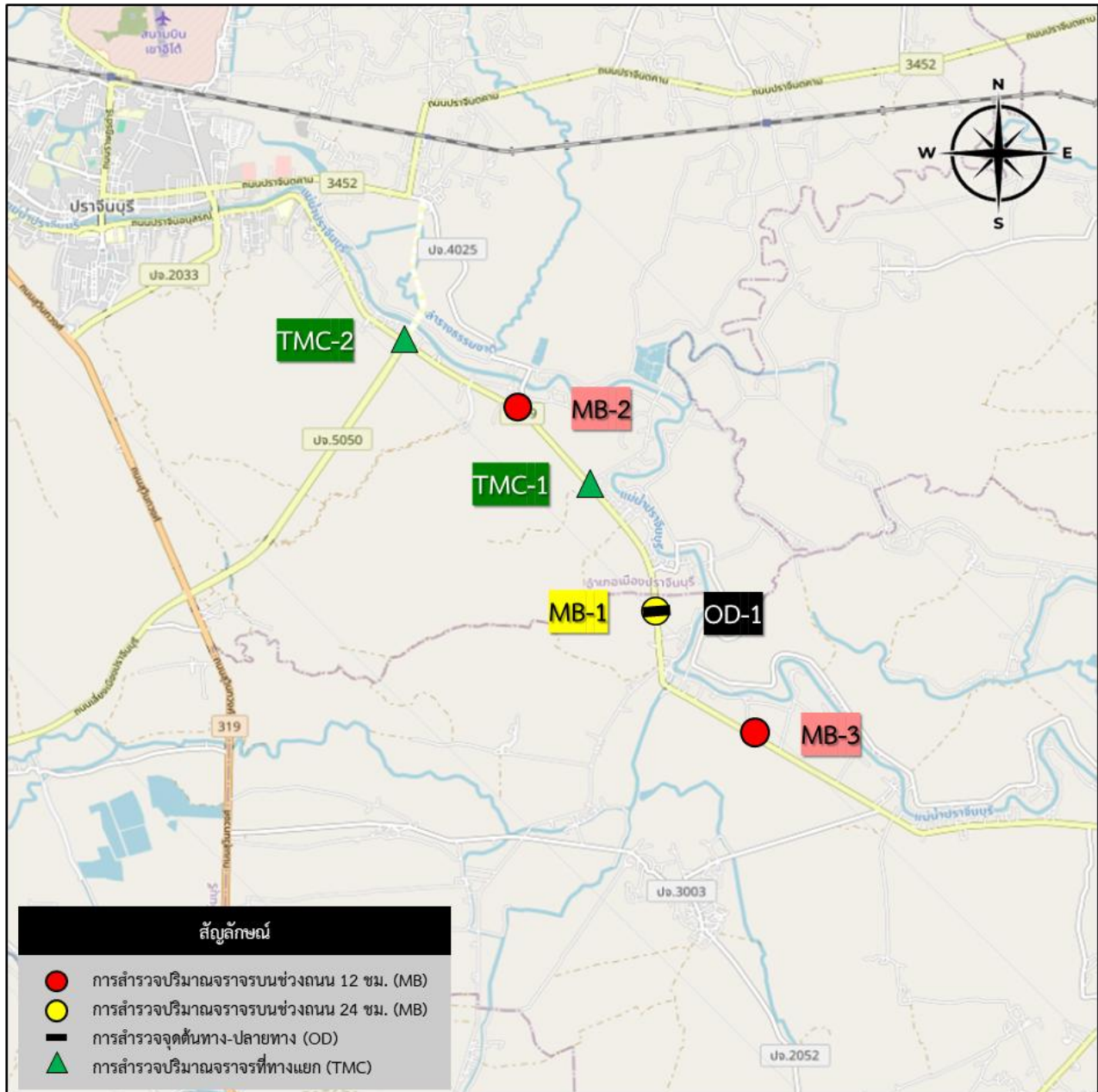
ในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 3079 ช่วงก่อนถึง กม.8+400 (จุดเริ่มต้นโครงการ) และช่วงหลัง กม.13+300 (จุดสิ้นสุดโครงการ) ได้มีการขยายทางหลวงเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยมีรูปแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรด้านใน 3.25 เมตร ความกว้างช่องจราจรด้านนอก 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 0.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยแผงกั้นคอนกรีต (Concrete Barrier) ขนาด 0.60 เมตร บนเขตทาง 30 เมตร โดยรูปตัดทั่วไปของทางหลวงหมายเลข 3079 ช่วงก่อนถึง กม.8+400 และช่วงหลัง กม.13+000 แสดงดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 รูปตัดทั่วไปของทางหลวงหมายเลข 3079 ช่วงก่อนถึง กม.8+400 และช่วงหลัง กม.13+000

7. งานด้านวิศวกรรมจราจร

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลปริมาณจราจรภาคสนาม ในช่วงวันจันทร์ที่ 25 พฤษภาคม ถึงวันเสาร์ที่ 30 พฤษภาคม 2569 โดยตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลด้านจราจรและขนส่งแสดงดังรูปที่ 5



รูปที่ 5 ตำแหน่งจุดสำรวจข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งของโครงการ

(1) ข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนน (Mid-Block Count Survey : MB)

ข้อมูลปริมาณจราจรบนช่วงถนนที่ได้จากการสำรวจ แสดงในรูปปริมาณการจราจรรายชั่วโมงสูงสุด ปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งวัน (Average Daily Traffic, ADT) และปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น ทั้งในวันธรรมดาและวันหยุด

- **ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ ช่วงหลัก กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000 (MB-1)**
(ทำการเก็บสำรวจเป็นเวลา 24 ชม.) บริเวณที่ทำการเก็บสำรวจตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 3079 ซึ่งเป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้เดินทางจากอำเภอศรีมหาโพธิ์เข้าสู่พื้นที่อำเภอเมืองปราจีนบุรี มีปริมาณจราจรในช่วงต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์และวันหยุดประมาณ 12,000 – 13,476 PCU/วัน โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดจะอยู่ในช่วงวันหยุด ประมาณ 13,476 PCU/วัน ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วงต้นสัปดาห์ ประมาณ 1,061 PCU/ชม. โดยช่วงเร่งเวลาด่วนจะอยู่ในช่วงเช้า ซึ่งสะท้อนถึงพฤติกรรมการเดินทางเข้าพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและแหล่งงานที่กระจุกตัวในช่วงเช้า

จากภาพรวมปริมาณจราจรเฉลี่ยของ MB-1 ประมาณ 12,882 PCU/วัน เมื่อพิจารณาพฤติกรรมรายสัปดาห์ พบว่ามีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ จากต้นสัปดาห์ และสูงสุดในวันหยุด (13,476 PCU) โดยในวันหยุดนั้นสัดส่วนรถเข้าเมืองจะสูงกว่ารถออกเมืองอย่างเห็นได้ชัด

- **ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ ช่วงหลัก กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000 (MB-2)**
(ทำการเก็บสำรวจเป็นเวลา 12 ชม.) บริเวณที่ทำการเก็บสำรวจตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 3079 ซึ่งเป็นทางหลวงสายหลักที่ใช้เดินทางจากอำเภอศรีมหาโพธิ์เข้าสู่พื้นที่อำเภอเมืองปราจีนบุรี มีปริมาณจราจรในช่วงต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์และวันหยุดประมาณ 8,700 – 9,859 PCU/12 ชม. โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดจะอยู่ในช่วงวันหยุด ประมาณ 9,859 PCU/12 ชม. ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วงวันหยุดประมาณ 1,221 PCU/12 ชม.

จากภาพรวมปริมาณจราจรเฉลี่ยของ MB-2 ประมาณ 9,350 PCU/12 ชม. จะเห็นได้ว่า ทิศทางเข้าเมือง (4,878 PCU) มีปริมาณสูงกว่าออกเมือง (4,473 PCU) ในเกือบทุกช่วงเวลา เมื่อพิจารณาพฤติกรรมรายสัปดาห์ พบว่ามีคล้ายกับ MB-1 คือมีปริมาณรถ สูงสุดในช่วงวันหยุด (9,859 PCU) ปริมาณการเดินทางหลักมาจากฝั่ง "เข้าเมือง" ที่สูงถึง 5,638 PCU ชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็นมีการจราจรหนาแน่นมากเป็นพิเศษ (1,070 PCU/ชั่วโมง) ต่างจากช่วงเช้า (844 PCU/ชั่วโมง) ค่อนข้างชัดเจน โดยเฉพาะรถฝั่งออกเมืองในตอนเย็น

- **ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ ช่วงหลัก กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000 (MB-3)**
(ทำการเก็บสำรวจเป็นเวลา 12 ชม.) บริเวณที่ทำการเก็บสำรวจตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 3079 เช่นเดียวกับ MB-1 และ MB-2 มีปริมาณจราจรในช่วงต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์และวันหยุดประมาณ 8,700 – 9,571 PCU/12 ชม. โดยมีปริมาณจราจรสูงสุดจะอยู่ในช่วงต้นสัปดาห์ ประมาณ 9,571 PCU/12 ชม. ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุดอยู่ในช่วงวันหยุด ประมาณ 1,148 PCU/12 ชม. และช่วงเวลาเร่งเวลาด่วนจะอยู่ในช่วงเย็น

จากภาพรวมปริมาณจราจรเฉลี่ยของ MB-3 ประมาณ 9,164 PCU/12 ชม. จะเห็นได้ว่า ในช่วงต้นสัปดาห์ที่มีปริมาณการจราจรสูงสุด มีการจราจรขาออกเมือง (5,019 PCU) สูงกว่าเข้าเมือง (4,552 PCU) แต่ในวันหยุดการเดินทางเข้าเมืองจะกลับมาสูงกว่า เมื่อพิจารณาพฤติกรรมรายสัปดาห์ พบว่า MB-3 มีการเดินทางสวนทางกับจุดอื่น เพราะต้นสัปดาห์มีปริมาณรถสูงสุด (9,571 PCU) ขณะที่กลางสัปดาห์และวันหยุดปริมาณรถจะลดลงมา บ่งชี้ถึงลักษณะการใช้งานเส้นทางเพื่อการทำงานหรือโลจิสติกส์ในช่วงเริ่มสัปดาห์เป็นหลัก เนื่องจากเส้นทางสายนี้เป็นเส้นทางสายหลักที่มีการสัญจรหนาแน่นตลอดสัปดาห์ ไม่ได้มีแค่ลักษณะการเดินทางแบบเข้าไป-เย็นกลับ เพียงอย่างเดียว แต่มีปริมาณรถสะสมจากกิจกรรมอื่นในวันหยุดเพิ่มเข้ามาด้วย



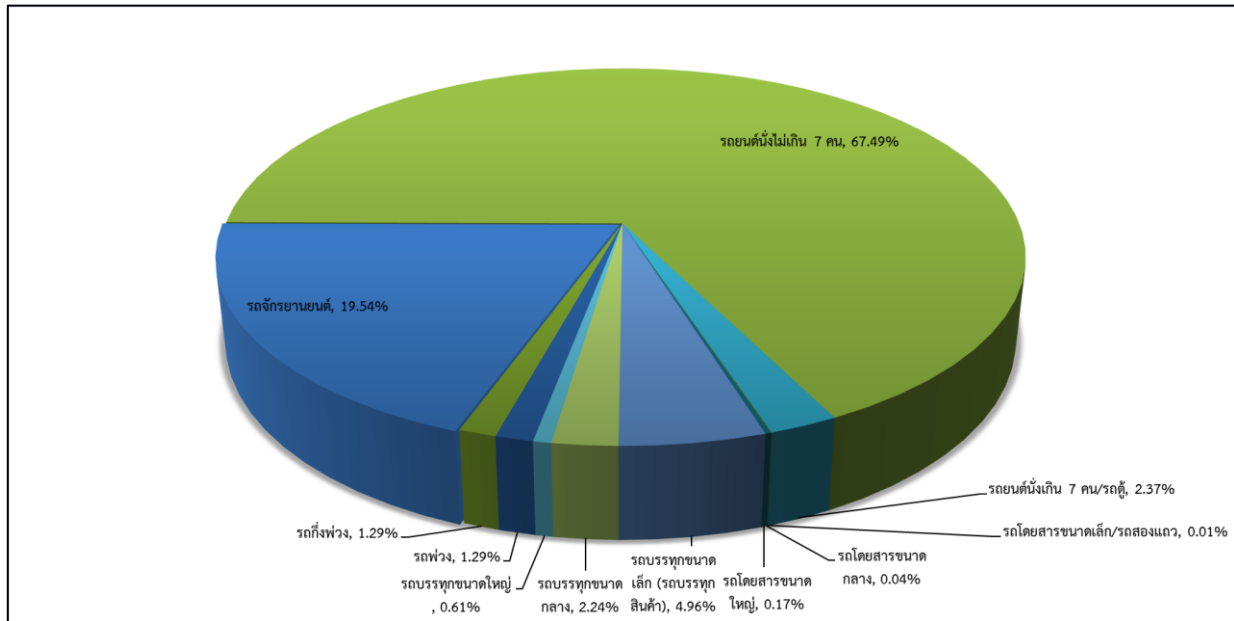
ตารางที่ 2 การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน

จุดสำรวจ	ทิศทาง	ปริมาณจราจรจากการสำรวจ			ปริมาณจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน				ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด	
		with MC	without MC	PCU	เช้า		เย็น		คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง
		คัน			คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง	คัน/ชั่วโมง	PCU/ชั่วโมง		
ต้นสัปดาห์										
MB-1 (24 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000	เข้าเมือง	6,268	4,948	5,819	749	587	467	421	749	587
	ออกเมือง	6,818	5,438	6,524	515	474	576	495	515	474
	รวม	13,086	10,386	12,343	1,264	1,061	1,043	916	1,264	1,061
MB-2 (12 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000	เข้าเมือง	4,564	3,708	4,314	590	509	351	340	590	509
	ออกเมือง	4,625	3,773	4,437	338	329	539	485	338	329
	รวม	9,189	7,481	8,751	928	838	890	825	928	838
MB-3 (12 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000	เข้าเมือง	4,838	3,826	4,552	653	515	438	400	653	515
	ออกเมือง	5,312	4,321	5,019	656	610	532	471	656	610
	รวม	10,150	8,147	9,571	1,309	1,125	970	871	1,309	1,125
กลางสัปดาห์										
MB-1 (24 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000	เข้าเมือง	6,881	5,318	6,506	760	585	524	496	524	496
	ออกเมือง	6,665	5,373	6,340	500	438	608	539	608	539
	รวม	13,546	10,691	12,846	1,260	1,023	1,132	1,035	1,132	1,035
MB-2 (12 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000	เข้าเมือง	5,097	3,978	4,747	701	514	541	533	541	533
	ออกเมือง	4,871	3,998	4,664	500	461	715	600	715	600
	รวม	9,968	7,976	9,411	1,201	975	1,256	1,133	1,256	1,133
MB-3 (12 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000	เข้าเมือง	4,849	3,739	4,462	639	464	492	470	639	464
	ออกเมือง	4,558	3,803	4,329	500	460	504	427	500	460
	รวม	9,407	7,542	8,791	1,139	924	996	897	1,139	924
วันหยุด										
MB-1 (24 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000	เข้าเมือง	7,660	6,141	7,089	411	389	692	613	692	613
	ออกเมือง	6,791	5,502	6,387	277	236	470	422	470	422
	รวม	14,451	11,643	13,476	688	625	1,162	1,035	1,162	1,035
MB-2 (12 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000	เข้าเมือง	6,031	4,903	5,638	450	406	755	680	755	680
	ออกเมือง	4,275	3,676	4,221	271	247	566	541	566	541
	รวม	10,306	8,579	9,859	721	653	1,321	1,221	1,321	1,221
MB-3 (12 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000	เข้าเมือง	5,577	4,676	5,309	358	342	791	694	791	694
	ออกเมือง	4,240	3,411	4,008	290	243	498	454	498	454
	รวม	9,817	8,087	9,317	648	585	1,289	1,148	1,289	1,148
เฉลี่ย										
MB-1 (24 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000	เข้าเมือง	6,928	5,447	6,476	657	530	556	508	636	555
	ออกเมือง	6,745	5,428	6,406	441	391	559	493	542	487
	รวม	13,673	10,876	12,882	1,098	920	1,115	1,001	1,178	1,042
MB-2 (12 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000	เข้าเมือง	5,212	4,165	4,878	598	482	548	520	616	568
	ออกเมือง	4,630	3,842	4,473	388	362	622	550	565	506
	รวม	9,842	8,007	9,350	986	844	1,170	1,070	1,181	1,074
MB-3 (12 hr.) ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000	เข้าเมือง	5,054	4,032	4,730	563	444	562	514	686	544
	ออกเมือง	4,683	3,839	4,434	485	441	510	447	544	501
	รวม	9,736	7,871	9,164	1,047	885	1,072	961	1,230	1,045

ที่มา : สำรวจและวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

● สัดส่วนยานพาหนะประเภทต่างๆ ในพื้นที่โครงการ

การวิเคราะห์สัดส่วนยานพาหนะประเภทต่างๆ ในพื้นที่โครงการ และสัดส่วนยานพาหนะประเภทต่างๆ ในแต่ละจุดสำรวจ ทั้งในวันต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์ และวันหยุด แสดงดังรูปที่ 6 พบว่า ปริมาณยานพาหนะโดยเฉลี่ยในพื้นที่โครงการสูงสุด คือ รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน มีประมาณ 22,440 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 67.49 ของปริมาณจราจรทั้งหมด รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ มีประมาณ 6,498 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 19.54 ของปริมาณจราจรทั้งหมด ลำดับต่อมาคือ รถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ มีประมาณ 1,650 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 4.96 ของปริมาณจราจรทั้งหมด สำหรับสัดส่วนยานพาหนะขนาดใหญ่ในพื้นที่โครงการโดยเฉลี่ยมีปริมาณทั้งสิ้นร้อยละ 6.93 ของปริมาณจราจรทั้งหมด



ที่มา : สำรวจและวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 6 สัดส่วนยานพาหนะแต่ละประเภทเฉลี่ยในพื้นที่โครงการ

(2) ข้อมูลปริมาณจราจรบริเวณทางแยก

จากการสำรวจปริมาณจราจรที่ทางแยกบนโครงข่ายทางหลวงบริเวณรอบโครงการ มีผลการสำรวจปริมาณจราจรดังแสดงในตารางที่ 3 ซึ่งแยกการสำรวจออกเป็นช่วงต้นสัปดาห์ กลางสัปดาห์ และวันหยุด จากการสำรวจ พบว่า

- ทางแยกวัดกระแจะ (ทล.3079 ตัด ถนนบ้านหุบจั่ว) หรือ TMC-1 มีการเดินทางผ่านทางแยกสูงสุดในช่วงวันหยุด ประมาณ 9,811 PCU/12 hr. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุดในการเดินทางระหว่าง อำเภอศรีมหาโพธิ์ - อำเภอเมืองปราจีนบุรี
- แยกดงบัง ทล.3079 ตัด ทพ.ปจ.5050 หรือTMC-2 มีการเดินทางผ่านทางแยกสูงสุดในช่วงต้นสัปดาห์ ประมาณ 11,799 PCU/12 hr. โดยทิศทางที่มีปริมาณจราจรสูงสุด ในการเดินทางระหว่าง อำเภอศรีมหาโพธิ์ - อำเภอเมืองปราจีนบุรี

ตารางที่ 3 การสำรวจปริมาณจราจรที่ทางแยก

จุดสำรวจ	มาจาก	ทิศทาง	ต้นสัปดาห์				กลางสัปดาห์				วันหยุด			
			ปริมาณจราจร		ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจร		ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด		ปริมาณจราจร		ปริมาณจราจรชั่วโมงสูงสุด	
			คัน/12 hr.	PCU/12 hr.	คัน/hr.	PCU/hr.	คัน/12 hr.	PCU/12 hr.	คัน/hr.	PCU/hr.	คัน/12 hr.	PCU/12 hr.	คัน/hr.	PCU/hr.
TMC01 ทางแยกวัดกระแจะ ทล.3079 ตัด ถนนบ้านหุบจั่ว	อ.ศรีมหาโพธิ์	อ.ศรีมหาโพธิ์ - อ.เมืองปราจีนบุรี	3,474	3,232	329	320	4,718	4,364	464	443	5,567	5,247	698	632
		อ.ศรีมหาโพธิ์ - วัดกระแจะ	60	43	4	3	72	46	6	3	52	32	5	3
	วัดกระแจะ	วัดกระแจะ - อ.ศรีมหาโพธิ์	105	69	11	11	60	40	6	4	63	46	3	2
		วัดกระแจะ - อ.เมืองปราจีนบุรี	141	96	10	7	123	85	16	11	86	59	3	1
	อ.เมืองปราจีนบุรี	อ.เมืองปราจีนบุรี - วัดกระแจะ	160	92	15	10	106	71	24	19	86	59	17	12
		อ.เมืองปราจีนบุรี - อ.ศรีมหาโพธิ์	4,892	4,568	638	549	4,683	4,384	727	623	4,375	4,367	549	504
	รวม		8,832	8,100	1,007	899	9,762	8,990	1,243	1,103	10,229	9,811	1,275	1,155
TMC02 แยกดงบัง ทล.3079 ตัด ทพ.ปจ.5050	อ.ศรีมหาโพธิ์	อ.ศรีมหาโพธิ์ - อ.บ้านสร้าง	694	879	46	58	850	1,061	140	150	908	1,118	71	84
		อ.ศรีมหาโพธิ์ - อ.เมืองปราจีนบุรี	3,600	3,010	607	449	3,532	2,925	279	249	3,653	3,267	500	437
	อ.ศรีมหาโพธิ์	อ.ศรีมหาโพธิ์ - อ.ประจักษ์ศิลปาคม	1,253	1,168	126	118	990	893	95	91	1,238	1,163	153	140
		อ.ประจักษ์ศิลปาคม - อ.ศรีมหาโพธิ์	1,462	1,293	170	147	1,218	1,083	177	156	1,174	1,011	154	123
	อ.ประจักษ์ศิลปาคม	อ.ประจักษ์ศิลปาคม - อ.บ้านสร้าง	805	788	92	88	740	747	25	26	773	822	77	82
		อ.ประจักษ์ศิลปาคม - อ.เมืองปราจีนบุรี	341	252	63	48	233	165	20	15	146	108	34	22
	อ.เมืองปราจีนบุรี	อ.เมืองปราจีนบุรี - อ.ประจักษ์ศิลปาคม	393	283	34	25	373	250	93	66	363	238	97	66
		อ.เมืองปราจีนบุรี - อ.ศรีมหาโพธิ์	3,066	2,614	239	179	2,819	2,408	415	331	2,347	2,147	331	301
	อ.บ้านสร้าง	อ.เมืองปราจีนบุรี - อ.บ้านสร้าง	126	92	10	7	80	53	3	1	79	58	9	5
		อ.บ้านสร้าง - อ.เมืองปราจีนบุรี	222	171	16	11	232	199	5	4	175	150	34	31
		อ.บ้านสร้าง - อ.ประจักษ์ศิลปาคม	558	579	39	26	519	554	67	63	1,100	1,110	137	129
		อ.บ้านสร้าง - อ.ศรีมหาโพธิ์	539	670	56	80	617	762	112	130	657	859	60	67
		รวม	13,059	11,799	1,498	1,236	12,203	11,101	1,431	1,282	12,613	12,051	1,657	1,487

ที่มา : สำรวจและวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

(3) การคาดการณ์ปริมาณจราจรในป้อนาคต

ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการเดินทางป้อนาคต โดยจะทำการวิเคราะห์คาดการณ์ทุกๆ 5 ปี ในระยะเวลา 20 ปี ได้แก่ ปี พ.ศ. 2574 2578 2583 2588 และ 2593 โดยแบบจำลองในป้อนาคต

(3.1) การคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการ

การคาดการณ์ความต้องการในการเดินทางในพื้นที่ศึกษา กรณีมีโครงการ และไม่มีโครงการ บนถนนโครงการ ในปีวิเคราะห์ต่างๆ จากการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณจราจรรายวัน (PCU/วัน) บนทางหลวงหมายเลข 3079 (ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์) โดยเปรียบเทียบระหว่าง "กรณีไม่มีโครงการ" และ "กรณีมีโครงการ" สามารถแยกการวิเคราะห์ตามช่วงถนน แสดงดังตารางที่ 4 และตารางที่ 5 ดังนี้

- ช่วงถนนทล.3079 ปราจีนบุรี-พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000 (MB-1) ในช่วงปี พ.ศ. 2569 ปริมาณจราจรเริ่มต้นของทั้งสองกรณีมีค่าเท่ากันที่ 13,613 PCU/วัน แต่หลังจากนั้นจะเริ่มเห็นความแตกต่างอย่างชัดเจน กรณีไม่มีโครงการ ปริมาณจราจรรวมเพิ่มขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยในปี พ.ศ. 2593 คาดการณ์ว่าจะอยู่ที่ 32,587 PCU/วัน กรณีมีโครงการ ปริมาณจราจรรวมมีการเติบโตที่สูงกว่ามาก โดยในปี พ.ศ. 2593 คาดการณ์ว่าจะเพิ่มสูงถึง 39,387 PCU/วัน ทั้งนี้หากมีโครงการเกิดขึ้น ช่วงถนนนี้จะรองรับปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นจากกรณีปกติถึงประมาณ 5,800 PCU/วัน ในปีพ.ศ. 2593 แสดงให้เห็นว่าโครงการมีผลในการดึงดูดหรือรองรับการเดินทางผ่านจุด MB-1 มากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

- ช่วงถนน ทล.3079 ปราจีนบุรี-พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000 (MB-2) ปริมาณจราจรเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2563 อยู่ที่ 13,078 PCU/วัน เท่ากันทั้งสองกรณีกรณีไม่มีโครงการ ปริมาณจราจรรวมในปี พ.ศ. 2593 คาดการณ์ว่าจะอยู่ที่ 31,289 PCU/วัน กรณีมีโครงการ ปริมาณจราจรรวมในปี พ.ศ. 2593 คาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 36,859 PCU/วัน ซึ่งแนวโน้มสอดคล้องกับจุด MB-1 คือ เมื่อมีโครงการ ปริมาณรถที่ใช้เส้นทางนี้จะสูงกว่ากรณีไม่มีโครงการ โดยในปี พ.ศ. 2593 จะมีปริมาณรถมากกว่ากรณีปกติประมาณ 5,570 PCU/วัน ทั้งฝั่งขาเข้าและขาออกเมือง มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นใกล้เคียงกัน

- ช่วงถนน ทล.3079 ปราจีนบุรี-พญาจารย์ ตอน 101 ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000 (MB-3) ปริมาณจราจรเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2569 อยู่ที่ 13,112 PCU/วัน เท่ากันทั้งสองกรณี กรณีไม่มีโครงการ ปริมาณจราจรรวมในปี พ.ศ. 2593 คาดการณ์ว่าจะอยู่ที่ 31,390 PCU/วัน กรณีมีโครงการ ปริมาณจราจรรวมในปี พ.ศ. 2593 คาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 36,978 PCU/วัน ที่จุดอ้างอิง MB-3 โครงการที่ส่งผลให้ปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน โดยในปีที่ 20 (พ.ศ. 2593) ปริมาณรถจะมากกว่ากรณีไม่มีโครงการประมาณ 5,588 PCU/วัน

ทั้งนี้การมีโครงการ จะส่งผลให้ปริมาณจราจรบน ทล.3079 เพิ่มสูงขึ้นกว่ากรณีไม่มีโครงการอย่างชัดเจน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2574 เป็นต้นไป ซึ่งบ่งชี้ว่าตัวโครงการน่าจะช่วยเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายถนน ทำให้เกิดการเปลี่ยนเส้นทาง (Traffic Diversion) หรือดึงดูดปริมาณการเดินทางใหม่ เข้ามาใช้เส้นทางนี้มากขึ้น จากปริมาณจราจรมีอัตราการเติบโตคงที่ที่สม่ำเสมอ จะพบว่าโครงข่ายถนนเส้นนี้มีอัตราการเติบโตของปริมาณจราจรในภาพรวมที่สอดคล้องกันอย่างมีนัยสำคัญ โดยในกรณีปกติจะสูงขึ้นประมาณ 3.70% ต่อปี การมีโครงการช่วยเร่งอัตราการเติบโตให้ขยับขึ้นไปอยู่ที่ 4.41% ต่อปี ส่วนต่างที่เพิ่มขึ้นมานี้สะท้อนให้เห็นว่าการขยายขีดความสามารถของ ทล.3079 เส้นทางปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ สามารถดึงดูดและรองรับปริมาณรถได้สูงขึ้น ซึ่งรวมถึงแนวโน้มการขยายตัวของภาคขนส่งและการจราจรเชิงอุตสาหกรรมในพื้นที่บริเวณโดยรอบที่จะได้รับประโยชน์จากเส้นทางนี้เต็มประสิทธิภาพมากขึ้น

ตารางที่ 4 การคาดการณ์ปริมาณจราจรรายวัน บนถนนโครงการ กรณีไม่มีโครงการ

ช่วงถนน	จุดอ้างอิง	ทิศทาง	ปริมาณจราจรรายวัน (PCU/วัน)					
			พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2574	พ.ศ. 2578	พ.ศ. 2583	พ.ศ. 2588	พ.ศ. 2593
ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาเจ้าย ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000	MB1	เข้าเมือง	7,089	8,315	9,707	11,893	14,320	16,973
		ออกเมือง	6,524	7,652	8,933	10,941	13,173	15,614
		รวม	13,613	15,967	18,640	22,834	27,493	32,587
ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาเจ้าย ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000	MB2	เข้าเมือง	6,766	7,935	9,260	11,342	13,656	16,188
		ออกเมือง	6,312	7,404	8,644	10,586	12,743	15,101
		รวม	13,078	15,339	17,904	21,928	26,399	31,289
ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาเจ้าย ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000	MB3	เข้าเมือง	6,740	7,907	9,228	11,304	13,610	16,133
		ออกเมือง	6,372	7,476	8,730	10,692	12,873	15,257
		รวม	13,112	15,383	17,958	21,996	26,483	31,390

ที่มา : คำนวณโดยที่ปรึกษา, 2569

ตารางที่ 5 การคาดการณ์ปริมาณจราจรรายวัน บนถนนโครงการ กรณีมีโครงการ

ช่วงถนน	จุดอ้างอิง	ทิศทาง	ปริมาณจราจรรายวัน (PCU/วัน)					
			พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2574	พ.ศ. 2578	พ.ศ. 2583	พ.ศ. 2588	พ.ศ. 2593
ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาเจ้าย ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000	MB1	เข้าเมือง	7,089	9,237	10,900	13,548	16,574	19,994
		ออกเมือง	6,524	8,500	10,031	12,464	15,246	18,393
		รวม	13,613	17,737	20,931	26,012	31,820	38,387
ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาเจ้าย ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000	MB2	เข้าเมือง	6,766	8,815	10,398	12,920	15,805	19,070
		ออกเมือง	6,312	8,225	9,707	12,059	14,748	17,789
		รวม	13,078	17,040	20,105	24,979	30,553	36,859
ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาเจ้าย ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000	MB3	เข้าเมือง	6,740	8,784	10,362	12,876	15,752	19,005
		ออกเมือง	6,372	8,305	9,803	12,179	14,898	17,973
		รวม	13,112	17,089	20,165	25,055	30,650	36,978

ที่มา : คำนวณโดยที่ปรึกษา, 2569

(4) การวิเคราะห์ระดับการให้บริการ

ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ระดับการให้บริการการเดินทาง (Level of Service, LOS) ป้อนาคค โดยจะทำการวิเคราะห์คาดการณ์ทุกๆ 5 ปี ในระยะเวลา 20 ปี ได้แก่ ปี พ.ศ. 2574 2578 2583 2588 และ 2593 โดยแบบจำลองในป้อนาคคเพื่อวิเคราะห์และประเมิน "คุณภาพของสภาพการจราจร" ว่ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากน้อยเพียงใด

(4.1) การคาดการณ์ระดับการให้บริการบนถนนโครงการ

จากตารางที่ 4 การคาดการณ์ปริมาณจราจร ในช่วงระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2569 - 2574) ซึ่งเป็นปีปัจจุบันจนถึงปีที่เปิดให้บริการ ปริมาณรถบนโครงข่าย ทล.3079 จะเติบโตขึ้นเฉลี่ยประมาณ 17% ในทุกช่วงถนน แต่เนื่องจากปริมาณความจุของถนนยังคงสูงกว่าปริมาณความต้องการในการเดินทาง (V/C Ratio อยู่ในระดับต่ำ) ระดับการให้บริการจึงแทบไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ โดยยังคงรักษามาตรฐานความคล่องตัวในระดับ A และ B ไว้

จากนั้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2574 - พ.ศ. 2593 ระดับการให้บริการบนถนนโครงข่ายในอนาคต มีระดับการให้บริการ ช่วงถนนโครงการ (กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000) กรณีไม่มีโครงการระดับการให้บริการจะลดลงอย่างรวดเร็ว โดยเริ่มจากระดับ LOS B ในปี พ.ศ. 2574 และจะแย่งลงจนถึงจุดวิกฤตที่ระดับ LOS F (ติดขัดอย่างหนัก) ในปีพ.ศ. 2593 กรณีมีโครงการเกิดขึ้นโครงการจะช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยช่วยรักษาระดับการให้บริการให้อยู่ในเกณฑ์ดีมากถึงปานกลาง (ระดับ LOS A ถึง LOS C) ตลอดช่วง 20 ปีที่ประเมิน



ทั้งนี้ช่วงถนนต่อเนื่อง (กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000 และ กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000) โดยภาพรวมทั้ง 2 ช่วงนี้ มีระดับการให้บริการอยู่ในเกณฑ์ดี (ระดับ LOS A และ LOS B) ในเกือบทุกช่วงเวลา แต่ในปี 2593 กรณี "มีโครงการ" ระดับการให้บริการจะลดลงเป็น ระดับ LOS C (เทียบกับ "ไม่มีโครงการ" ที่อยู่ระดับ LOS B) ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากโครงการได้ดึงดูดปริมาณรถ ให้เข้ามาใช้เส้นทางตลอดทั้งสายเพิ่มมากขึ้นนั่นเอง

ตารางที่ 6 การวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนถนนโครงการ

ปี พ.ศ.	กรณีไม่มีโครงการ		กรณีมีโครงการ		ลักษณะเส้นทาง	ความเร็ว ออกแบบ	ความเร็ว จากผลสำรวจ	ระดับการให้บริการ	
	PCU/DAY	PCU/Hr.	PCU/DAY	PCU/Hr.				กรณีไม่มีโครงการ	กรณีมีโครงการ
ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาเจียง ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 8+000 ถึง 13+000 (ช่วงถนนโครงการ)									
2574	15,967	1,277	17,737	1,419	ทางราบ	90.0 Km/Hr	74.8 Km/Hr	B	A
2578	18,640	1,492	20,931	1,674				C	A
2583	22,834	1,826	26,012	2,081				C	B
2588	27,493	2,200	31,820	2,546				E	B
2593	32,587	2,607	38,387	3,071				F	C
ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาเจียง ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 0+000 ถึง 5+000									
2574	15,339	1,227	17,040	1,363	ทางราบ	90.0 Km/Hr	74.8 Km/Hr	A	A
2578	17,904	1,433	20,105	1,609				A	A
2583	21,928	1,754	24,979	1,999				B	B
2588	26,399	2,111	30,553	2,444				B	B
2593	31,289	2,503	36,859	2,949				B	C
ทล.3079 ปราจีนบุรี - พญาเจียง ตอน 101 ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ กม.ที่ 14+000 ถึง 20+000									
2574	15,383	1,231	17,089	1,367	ทางราบ	90.0 Km/Hr	74.8 Km/Hr	A	A
2578	17,958	1,436	20,165	1,613				A	A
2583	21,996	1,759	25,055	2,004				B	B
2588	26,483	2,119	30,650	2,452				B	B
2593	31,390	2,512	36,978	2,958				B	C

ที่มา : คำนวณโดยที่ปรึกษา

8. รูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการ

ในการออกแบบของโครงการจะเป็นลักษณะการขยายช่องจราจรตามแนวเส้นทางของทางหลวงหมายเลข 3079 ในแนวเขตทางเดิม จึงไม่มีการคัดเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม รวมทั้งทางแยกในโครงการส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะทางเชื่อมกับถนนท้องถิ่น จึงไม่จำเป็นต้องมีการคัดเลือกรูปแบบทางแยกต่างระดับ ดังนั้นแนวคิดในการคัดเลือกรูปแบบของโครงการจะดำเนินการคัดเลือกเฉพาะรูปแบบเกาะกลางเท่านั้น โดยรูปแบบที่ใช้ในการคัดเลือกจะมีด้วยกัน 3 รูปแบบ ดังนี้

1) รูปแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะสี (Painted Median)

ออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่รถกว้าง 2.50 เมตรแบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะสีขนาด 2.00 เมตร ซึ่งรูปแบบนี้จะสามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่าง 2 ฝั่งได้สะดวกแต่ก็เสี่ยงต่อการชนกันแบบข้ามช่องจราจรได้ แสดงดังรูปที่ 7 และมีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ข้อดี	ข้อด้อย
- การระบายน้ำเกาะกลางดีกว่าทุกรูปแบบ - ทศนิยภาพโปร่ง ทำให้ผู้ขับขี่มีทัศนวิสัยในการมองเห็นระยะไกลดีขึ้น	- รถอาจเกิดการข้ามฝั่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุ - จุดตัดกระแสจราจรมากกรณีมีรถเลี้ยวขวา - ไม่ปลอดภัยต่อคนข้ามถนน - ไม่สามารถจัดช่องรอเลี้ยวในการกลับรถได้

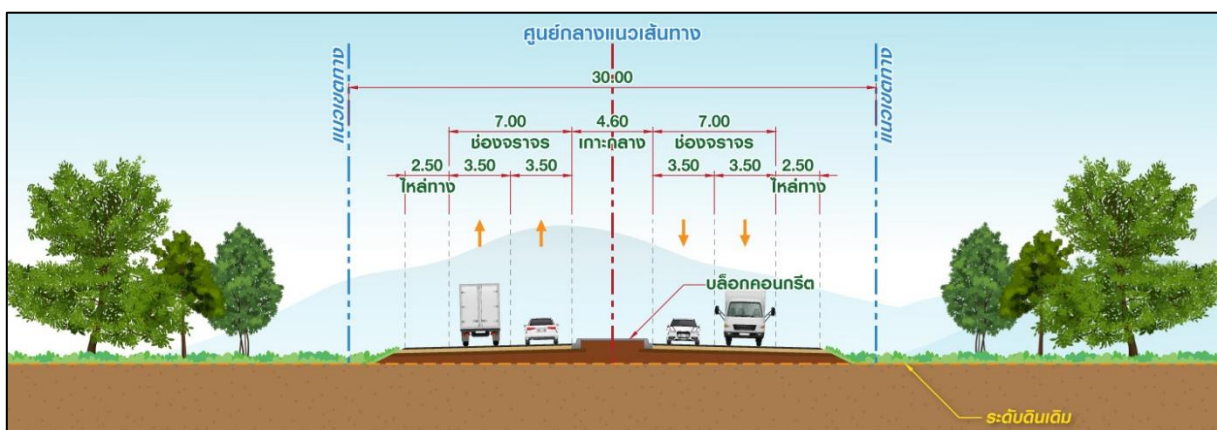


รูปที่ 7 รูปแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะสี่

2) รูปแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะยก (Raised Median)

ออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่นอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะยกขนาด 4.60 เมตร ซึ่งรูปแบบนี้จะไม่บดบังทัศนียภาพและประชาชนสามารถเดินข้ามระหว่าง 2 ฝั่งได้ แต่หากเกิดอุบัติเหตุรถชน รถอาจเสียหลักและเสี่ยงต่อการข้ามเกาะกลางได้ รวมทั้งเกาะกลางอาจกีดขวางการระบายน้ำ แสดงดังรูปที่ 8 และมีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ข้อดี	ข้อด้อย
- ทัศนียภาพโปร่งกว่ารูปแบบกำแพงคอนกรีต - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางเป็นจุดพักรอสำหรับคนเดินข้ามได้อย่างปลอดภัย - สามารถใช้พื้นที่เกาะกลางในการจัดช่องรอเลี้ยวในการกลับรถได้	- หากเกิดอุบัติเหตุรถอาจเสียหลักข้ามเกาะกลางได้ - ต้องมีระบบระบายน้ำบริเวณเกาะกลางช่วงทางโค้ง

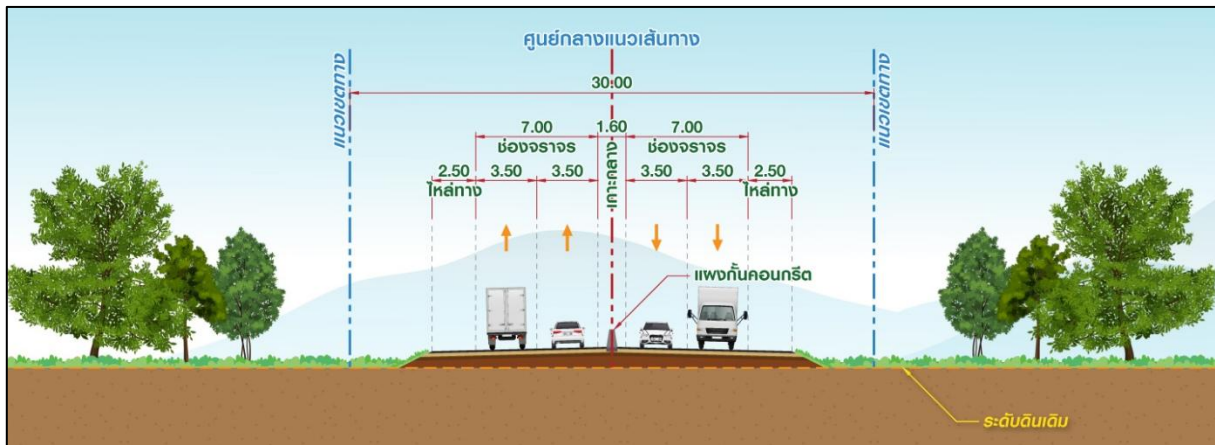


รูปที่ 8 รูปแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรแบบเกาะยก

3) รูปแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรแบบกำแพงคอนกรีต (Median Barrier)

ออกแบบเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเกาะกลางแบบกำแพงคอนกรีต ขนาด 1.60 เมตร ซึ่งรูปแบบนี้จะลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ และใช้พื้นที่น้อย แต่จะเป็นอุปสรรคต่อการข้ามถนนของประชาชนในพื้นที่ โดยรูปแบบแสดงดังรูปที่ 9 และมีข้อดี-ข้อด้อย ดังนี้

ข้อดี	ข้อด้อย
- ใช้พื้นที่ก่อสร้างน้อย - สามารถป้องกันรถเสียหลักข้ามเกาะกลางเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	- ประชาชนเดินข้ามฝั่งได้ เฉพาะจุดที่กำหนดให้ - ต้องมีระบบระบายน้ำบริเวณเกาะกลางช่วงทางโค้ง - การจัดช่องรถเลี้ยวกลับรถ ต้องมีการเบี่ยงรถทางตรง



รูปที่ 9 รูปแบบทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางจราจรแบบกำแพงคอนกรีต

8.1 การพิจารณาแบบทางเลือกของโครงการ

ในขั้นตอนการคัดเลือกแบบที่เหมาะสมของโครงการ จะดำเนินงานโดยการเปรียบเทียบและให้คะแนนตามปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านวิศวกรรมและจราจร ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เพื่อให้ได้รูปแบบที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับโครงการ ทั้งในแง่ของการใช้งาน ความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจ ตลอดจนมีมาตรการการป้องกันและแก้ไข และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแบบโครงการ

ปัจจัยหลัก	หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือก
ด้านวิศวกรรมและจราจร (35 คะแนน)	- การพัฒนารูปแบบโครงการในอนาคต - ความต่อเนื่องกับรูปแบบโครงการในปัจจุบัน - ความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทาง - การระบายน้ำ
ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน (30 คะแนน)	- ค่าก่อสร้าง - ค่าบำรุงรักษา
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (35 คะแนน)	- คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน - อุบัติเหตุและความปลอดภัย (ความปลอดภัยในการข้ามถนน)

9. แนวคิดเบื้องต้นในการพัฒนาโครงการ

9.1 การปรับปรุงทางเชื่อมทางแยกภายในโครงการ

จากการสำรวจข้อมูลตามสภาพแนวสายทางเบื้องต้นพบว่า ทางแยกในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่จะเป็นลักษณะทางเชื่อมกับถนนท้องถิ่น และทางเข้า-ออกหมู่บ้าน โดยทางแยกที่ควรพิจารณาปรับปรุงมีทั้งหมด 4 แห่ง แสดงดังรูปที่ 10



ทางเข้าวัดกระแจะ กม.9+270



ทางเข้าวัดหาดสะแก กม.10+800



ทางเข้าบ้านต้นตาล กม.12+200



ทางเข้าหมู่ที่ 4 บ้านอ่อนช้อย กม.12+675

รูปที่ 10 ลักษณะทางแยกในโครงการ

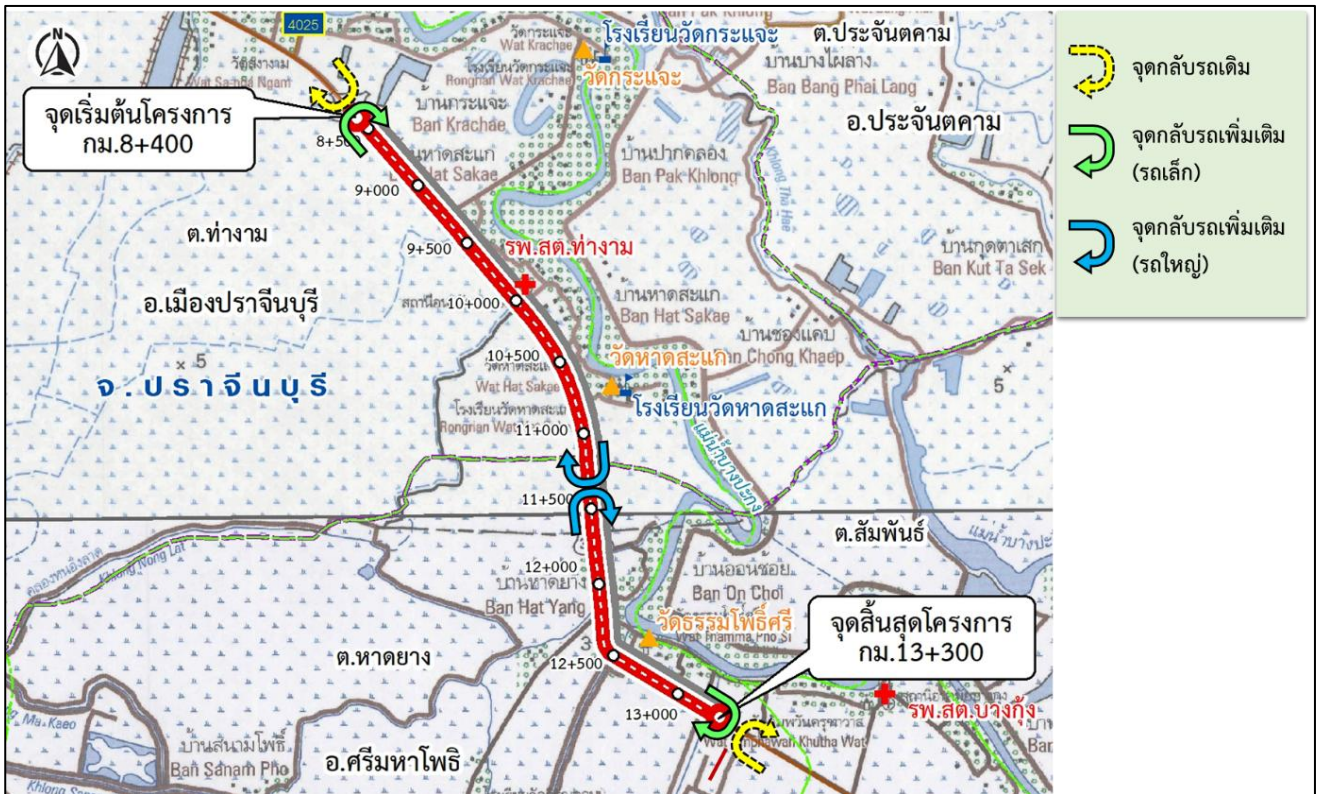
ในการปรับปรุงแนวเส้นทางโครงการบริเวณจุดตัดถนนท้องถิ่นออกแบบเป็นลักษณะให้มีระยะฝาย (Taper) เชื่อมระหว่างทางสายหลักกับถนนท้องถิ่น เพื่อให้เกิดความสมดุลและให้ปริมาณรถทางตรงรักษาปริมาณได้ตลอด ไม่ถูกรบกวน รวมทั้งเพื่อป้องกันความสับสนและอันตรายจากการที่รถต้องชะลอเพื่อแยกออกจากทางตรง หรือรถที่ต้องการเร่งความเร็วเข้ามาพร้อมกับรถทางตรง โดยตัวอย่างการออกแบบบริเวณทางเชื่อมแสดงดังแสดงดังรูปที่ 11



รูปที่ 11 ลักษณะการปรับปรุงทางเชื่อมทางแยกในโครงการ

9.2 ตำแหน่งจุดกลับรถเบื้องต้น

ตลอดแนวเส้นทางโครงการจะพิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถเป็นระยะ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้ทาง รวมทั้งลดผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อผู้ใช้ทางเดิม ทั้งนี้ตำแหน่งจุดกลับรถจะต้องมีระยะห่างที่เหมาะสมตามปริมาณจราจรในพื้นที่ และควมมีระยะมองเห็นที่เพียงพอไม่มีสิ่งกีดขวาง เช่น ต้นไม้ ป้าย หรือแนวโค้งบดบังช่วงบริเวณทางโค้ง เป็นต้น ทั้งนี้ทางโครงการได้พิจารณาตำแหน่งจุดกลับรถเบื้องต้นไว้ 3 จุด ซึ่งได้พิจารณาให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ ความปลอดภัย และสามารถรองรับการสัญจรของรถในชุมชนให้มีความปลอดภัยในการเดินทางมากยิ่งขึ้น โดยแสดงดังรูปที่ 12



รูปที่ 12 ตำแหน่งจุดกลับรถในโครงการเบื้องต้น

10. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ดำเนินการศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันครอบคลุมองค์ประกอบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม 4 ประเภท ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ สิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต จำนวน 31 ปัจจัย ตาม “แนวทางในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทางหลวง (Guidelines for Preparation of Environmental Impact Statement of a Road Scheme) ของกลุ่มงานสิ่งแวดล้อมสำนักแผนงาน กรมทางหลวง (ปรับปรุงครั้งที่ 10 : มกราคม 2569)” ร่วมกับแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนน และระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สิงหาคม 2567) ซึ่งในการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการประกอบด้วย 2 ขั้นตอน (แสดงดังรูปที่ 13) ได้แก่

● ขั้นตอนที่ 1 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE)

ดำเนินการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของแนวเส้นทางโครงการและรูปแบบทางเลือกของโครงการ ครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวม 31 ปัจจัย โดยใช้วิธี Leopold Matrix และนำมาใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ซึ่งจะนำไปประกอบการพิจารณาคัดเลือกทางเลือก และรูปแบบที่เหมาะสมร่วมกับการศึกษาด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม รวมทั้งการสรุปปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ (แสดงดังตารางที่ 8) เพื่อนำไปศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียดสำหรับแนวเส้นทางและรูปแบบการพัฒนาโครงการที่เหมาะสมต่อไป

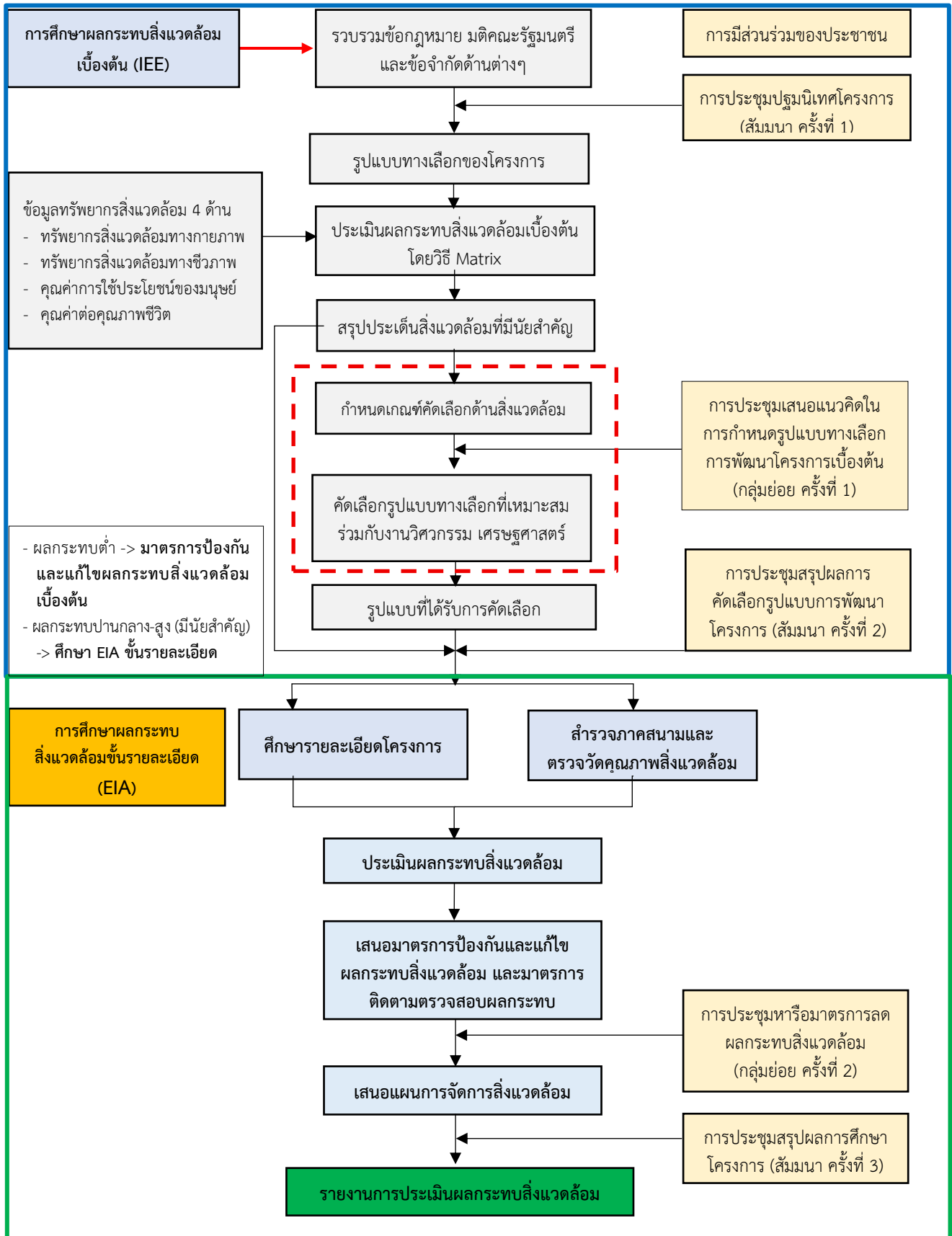
● ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในขั้นรายละเอียด (Environmental Impact Assessment : EIA)

ของแนวเส้นทางและรูปแบบทางเลือกที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งเสนอแนะมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม และแผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป

สำหรับสถานะภาพปัจจุบันของโครงการอยู่ระหว่างการกำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวเส้นทางเลือกของโครงการ และคัดเลือกรูปแบบทางเลือกที่เหมาะสม

10.1 ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จากการตรวจสอบพื้นที่เบื้องต้น มีพื้นที่อ่อนไหว 7 แห่ง ได้แก่ ศาสนสถาน 2 แห่ง ได้แก่ วัดหาดสะแก วัดธรรมโพธิ์ศรี สถานศึกษา 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนวัดหาดสะแก ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลหาดยาง สถานพยาบาล 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท่างาม และแหล่งโบราณสถาน (โบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน) 2 แห่ง ได้แก่ วัดทองคั่ง วัดหาดยาง (ร้าง) และชุมชนในพื้นที่ศึกษา 11 แห่ง รวมทั้งสิ้น 18 แห่ง แสดงดังตารางที่ 9 และรูปที่ 14 ถึงรูปที่ 15



รูปที่ 13 ขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ



ตารางที่ 8 ปัจจัยในการศึกษาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น จำนวน 31 ปัจจัย

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1) ภูมิสัณฐาน 2) ทรัพยากรดิน 3) ธรณีวิทยา และธรณีพิบัติ 4) น้ำผิวดิน 5) น้ำใต้ดิน 6) น้ำทะเล 7) อากาศและบรรยากาศ 8) เสียง 9) ความสั่นสะเทือน	1) นิเวศวิทยานบก 2) นิเวศวิทยาทางน้ำ 3) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 4) พื้นที่ชุ่มน้ำ	1) น้ำเพื่อการอุปโภคและบริโภค 2) การคมนาคมขนส่ง 3) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ 4) การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ 5) การเกษตรกรรม 6) นันทนาการ 7) การใช้ที่ดิน	1) เศรษฐกิจสังคม 2) การโยกย้ายและการเวนคืน 3) การสาธารณสุข 4) อาชีวอนามัยและความปลอดภัย 5) การแบ่งแยก 6) อุบัติเหตุและความปลอดภัย 7) ความปลอดภัยในสังคม 8) สุขภาพ 9) ผู้ใช้ทาง 10) โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรม และแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม 11) สุนทรียภาพ และทัศนียภาพ
9 ปัจจัย	4 ปัจจัย	7 ปัจจัย	11 ปัจจัย

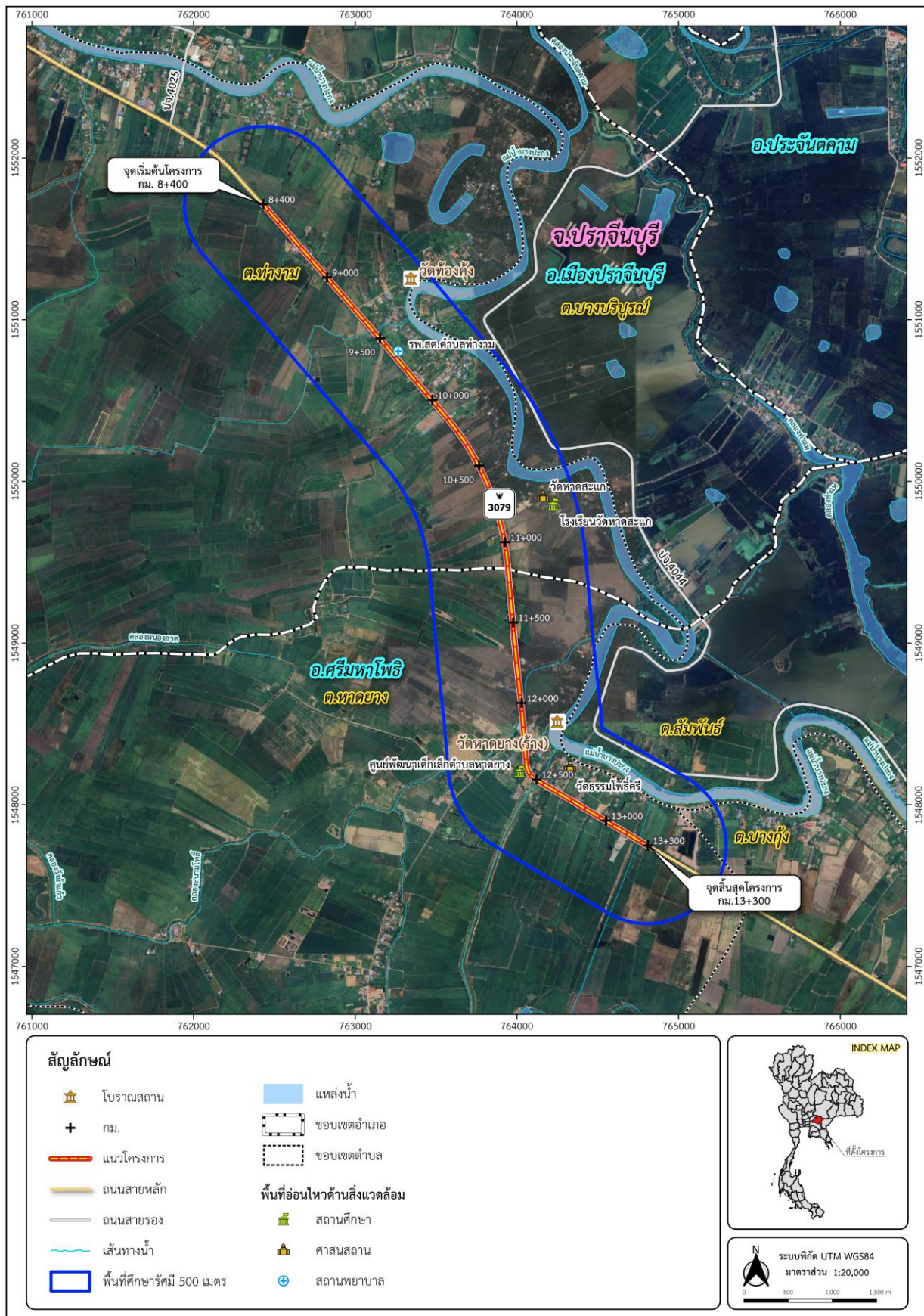


ตารางที่ 9 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อม

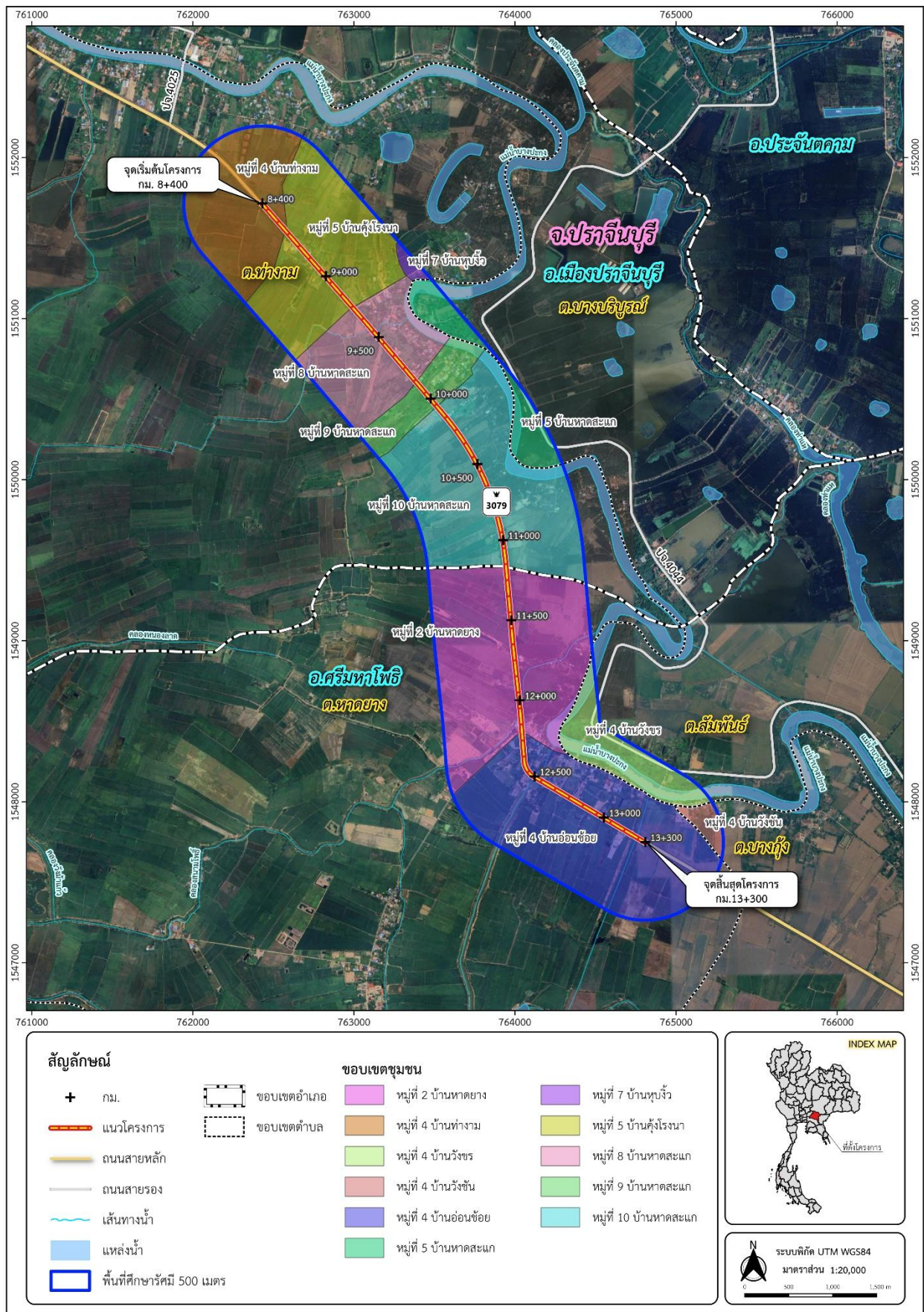
ลำดับ	พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	ระยะห่างจากกึ่งกลาง แนวเส้นทางโครงการ (เมตร)
ศาสนสถาน		
1	วัดหาดสะแก	295
2	วัดธรรมโพธิ์ศรี	173
สถานศึกษา		
1	โรงเรียนวัดหาดสะแก	344
2	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลหาดยาง	50
สถานพยาบาล		
1	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท่างาม	36
แหล่งโบราณสถาน*		
1	วัดทองคั้ง	399
2	วัดหาดยาง (ร้าง)	186
หมู่บ้าน		
1	หมู่ที่ 4 บ้านท่างาม ตำบลท่างาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	302
2	หมู่ที่ 5 บ้านคังโรงนา ตำบลท่างาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	15
3	หมู่ที่ 7 บ้านหุบจิว ตำบลท่างาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	36
4	หมู่ที่ 8 บ้านหาดสะแก ตำบลท่างาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	333
5	หมู่ที่ 9 บ้านหาดสะแก ตำบลท่างาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	21
6	หมู่ที่ 10 บ้านหาดสะแก ตำบลท่างาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	13
7	หมู่ที่ 5 บ้านหาดสะแก ตำบลบางบริบูรณ์ อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี	293
8	หมู่ที่ 2 บ้านหาดยาง ตำบลหาดยาง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	23
9	หมู่ที่ 4 บ้านอ่อนซ้อย ตำบลหาดยาง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	20
10	หมู่ที่ 4 บ้านวังขร ตำบลสัมพันธ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	356
11	หมู่ที่ 4 บ้านวังชัน ตำบลบางกุ้ง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี	340

หมายเหตุ: * คือ โบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน

ที่มา: บริษัทที่ปรึกษา, 2569



รูปที่ 14 พื้นที่อ่อนไหว ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



รูปที่ 15 ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา ระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

10.2 การตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข 3079 สาย ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ ตอน ต.ท่างาม - ต.บางกุ้ง ลักษณะเส้นทางโครงการเป็นทางตรง พื้นราบ ผ่านพื้นที่ชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม ในการตรวจสอบสภาพด้านสิ่งแวดล้อมเป็นการกั้นกรองเพื่อทราบสภาพและเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาโครงการ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 ลำดับที่ 20 ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วย ทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้

(1) พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า

จังหวัดปราจีนบุรีไม่มีพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครอง สัตว์ป่า ดังนั้น จึงไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

(2) พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ

จังหวัดปราจีนบุรี มีพื้นที่อุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่

- **อุทยานแห่งชาติทับลาน** มีพื้นที่ครอบคลุมท้องที่อำเภอปักธงชัย อำเภอวังน้ำเขียว อำเภอครบุรี อำเภอเสิงสาง จังหวัดนครราชสีมา อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี สภาพป่ามีความอุดมสมบูรณ์และมีป่าลานซึ่งหาได้ยากที่มีเฉพาะบางพื้นที่ เท่านั้น มีต้นลานขึ้นตามธรรมชาติ เป็นแหล่งกำเนิดของแม่น้ำ ลำธารต่าง ๆ และมีธรรมชาติที่สวยงาม เช่น หุบผา หน้าผา น้ำตก เป็นอุทยานแห่งชาติที่มีเนื้อที่ใหญ่อันดับสองของประเทศ คือ มีเนื้อที่ประมาณ 1,397,375 ไร่ หรือ 2,235.80 ตารางกิโลเมตร

- **อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่** เป็นอุทยานแห่งแรกของประเทศไทย ประกาศในพระราชกฤษฎีกา ลงวันที่ 18 กันยายน 2505 ได้รับสมญานามว่าเป็นอุทยานมรดกของกลุ่มประเทศอาเซียน และเป็นอุทยานแห่งชาติที่สำคัญของโลก ตั้งอยู่ในพื้นที่ 4 จังหวัด 11 อำเภอ ได้แก่ อำเภอภูหลวง อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี อำเภอปากช่อง อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา อำเภอนาดี อำเภอกบินทร์บุรี อำเภอประจันตคาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี และอำเภอปากพลี อำเภอบ้านนา อำเภอเมืองนครนายก จังหวัดนครนายก มีเนื้อที่ประมาณ 2,168 ตารางกิโลเมตร

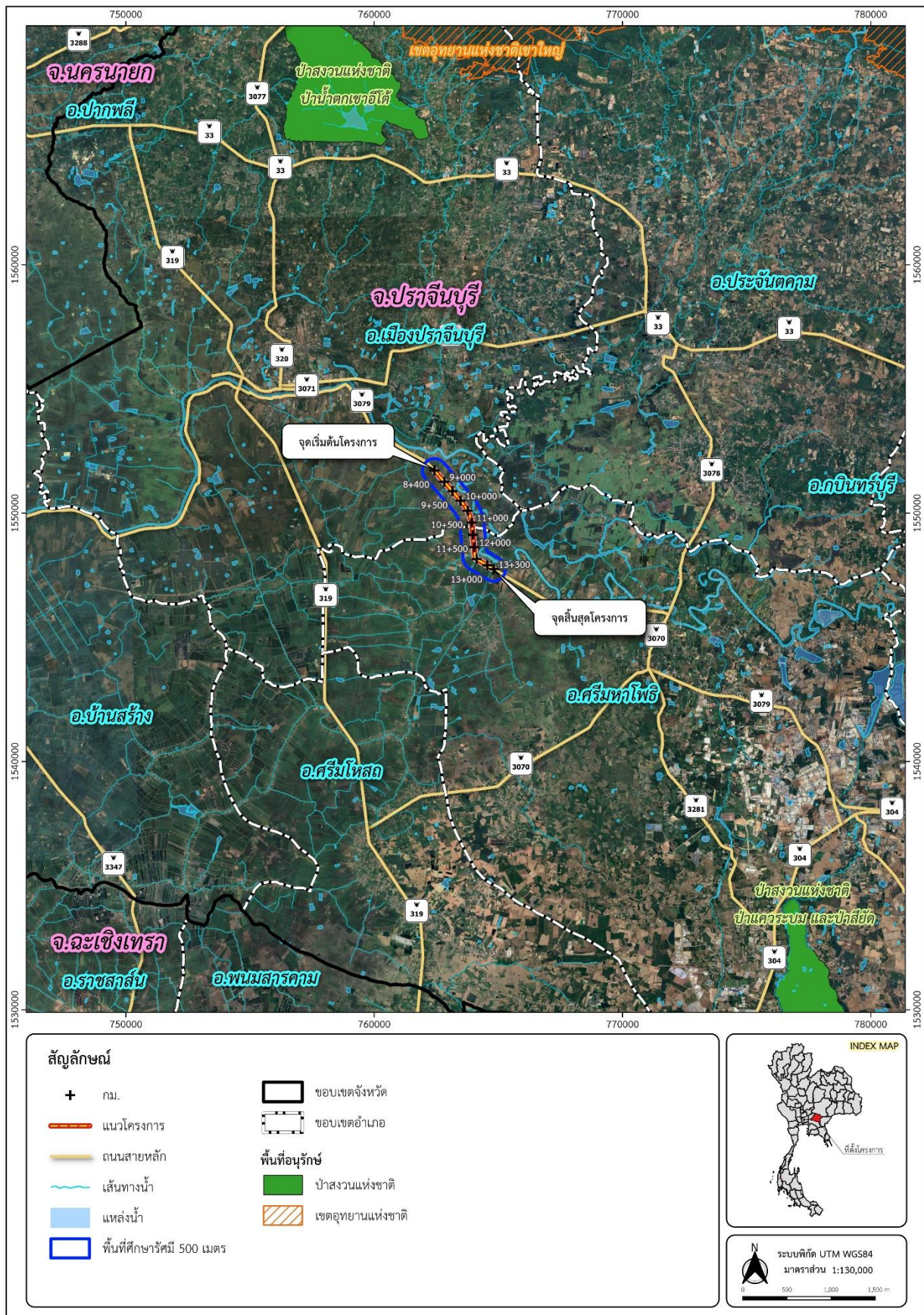
ทั้งนี้ แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาโครงการ ตั้งอยู่ตำบลท่างาม ตำบลบางบริบูรณ์ อำเภอเมืองปราจีนบุรี ตำบลหาดยาง ตำบลสัสมันน์ ตำบลบางกุ้ง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งไม่ตัดผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติตามกฎหมาย ว่าด้วยอุทยานแห่งชาติแต่อย่างใด แสดงดังรูปที่ 16

(3) พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพน้ำชั้นที่ 2

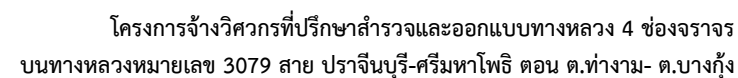
จากการตรวจสอบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามเอกสารเลขที่ ทส 1008.6/9578 ลงวันที่ 21 เมษายน 2569 พบว่า แนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร อยู่ในพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2534 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคตะวันออกและข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ แสดงดังรูปที่ 17

(4) พื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้น สูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ

จากการตรวจสอบตำแหน่งที่ตั้งของแนวเส้นทางโครงการ พบว่า โครงการตั้งอยู่ตำบลท่างาม ตำบลบางบริบูรณ์ อำเภอเมืองปราจีนบุรี และตำบลหาดยาง ตำบลสัสมันน์ ตำบลบางกุ้ง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งไม่มีพื้นที่ติดต่อกับชายฝั่งทะเล โดยพื้นที่โครงการอยู่ห่างจากแนวชายฝั่งทะเลประมาณ 76 กิโลเมตร ส่งผลให้โครงการไม่ตั้งอยู่ภายในระยะ 50 เมตรจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ และไม่อยู่ในพื้นที่ป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ



รูปที่ 16 พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และพื้นที่อุทยานแห่งชาติ



รูปที่ 17 ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำบริเวณแนวเส้นทางโครงการ

(5) พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร

จากข้อมูลจากกองจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้สำรวจและพบว่าประเทศไทยมีพื้นที่ชุ่มน้ำ ประกอบด้วยป่าชายเลน ป่าพรุ หนอง บึง สบู่ ทะเลสาบและแม่น้ำกระจายอยู่ทั่วประเทศ คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 22.88 ล้านไร่ หรือคิดเป็นร้อยละ 6.75 ของพื้นที่ประเทศไทย โดยแบ่งกลุ่มตามลำดับความสำคัญตามอนุสัญญาแรมซาร์ได้ ดังนี้

- พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites) 15 แห่ง โดยอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ เช่น อุทยานแห่งชาติเขต้ามลาลำสัตว์ป่า จำนวน 9 แห่ง และอยู่ในพื้นที่ชุมชนและ หรือที่สาธารณะ รวม 6 แห่ง
- พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติ 69 แห่ง
- พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับชาติ 47 แห่ง

จากการตรวจสอบข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำ ตามหนังสือเลขที่ ทส 0609/3802 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2569 พบว่า แนวเส้นทางของโครงการไม่อยู่ในพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร แต่อย่างไรก็ตาม แสดงดังรูปที่ 18

(6) พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมืองตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง

จากการตรวจสอบข้อมูลโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ และอุทยานประวัติศาสตร์ ตามหนังสือเลขที่ วธ 0415/350 ลงวันที่ 6 พฤษภาคม 2569 พบว่า ภายในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ มีแหล่งโบราณสถานตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 และที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2535 จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ วัดทองคั้ง และวัดหาดยาง (ร้าง) เป็นโบราณสถานที่ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน แสดงดัง รูปที่ 19 รายละเอียดดังนี้

- แหล่งโบราณคดีวัดทองคั้ง ตั้งอยู่ในตำบลท่างาม อำเภอเมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี เป็นโบราณสถานที่ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน จากการสำรวจสภาพพื้นที่ปัจจุบัน พบว่า แหล่งโบราณคดีหมดสภาพแล้ว พื้นที่เป็นที่โล่งและปกคลุมด้วยวัชพืช
- แหล่งโบราณคดีวัดหาดยาง (ร้าง) ตั้งอยู่บ้านหาดยาง ตำบลหาดยาง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี เป็นโบราณสถานที่ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน จากการสำรวจพื้นที่ปัจจุบัน พบว่า พื้นที่ดังกล่าวมีสภาพเป็นแหล่งน้ำ

งานตรวจสอบข้อมูลด้านผังเมืองจังหวัดปราจีนบุรี ตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปราจีนบุรี พ.ศ. 2555 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558 พบว่า พื้นที่โครงการอยู่ในที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม (เขตสีชาวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถานบันราชการ การสาธารณสุขและสาธารณูปการ และการอนุรักษ์และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่ไม่ใช่อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษ สำหรับการพัฒนาโครงการเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสาธารณสุข ซึ่งเป็นการกิจกรรมหลักของที่ดินประเภทนี้ จึงไม่ขัดต่อกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดปราจีนบุรี พ.ศ. 2555 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558 แสดงดังรูปที่ 20

ที่ ทส ๐๖๐๘/๓๕๐๖



กรมทรัพยากรน้ำ
๑๘๐/๓ ขอยุทธศาสตร์พัฒนา
ถนนพระราม ๖ แขวงพญาไท
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

กรกฎาคม ๒๕๖๔

เรื่อง การขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบและขอข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำตามแนวนอนโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง
โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๙
สาย ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ ตอน ต.ท่าข้าม - อ.บางกุ้ง

เรียน อธิบดีกรมทางหลวง

อ้างถึง หนังสือกรมทางหลวง ที่ คค ๐๖๑๔๒/๒๘๗๐ ลงวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. แผนที่แสดงพื้นที่ชุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ จำนวน ๑ ฉบับ

๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ที่ นร ๐๕๐๖/๒๐๘๑๘ ลงวันที่ ๑๑
พฤศจิกายน ๒๕๕๒ จำนวน ๑ ฉบับ

๓. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ที่ นร ๐๕๐๕/๑๖๕๖๘ ลงวันที่ ๑๕
พฤษภาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๑ ฉบับ

ตามหนังสือที่อ้างถึง กรมทางหลวง ขอความอนุเคราะห์ตรวจสอบและขอข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำ
ตามแนวนอนโครงการ และพื้นที่ใกล้เคียง โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๙ สาย ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ ตอน ต.ท่าข้าม - อ.บางกุ้ง ความละเอียดตั้งแต่ นั้น

กรมทรัพยากรน้ำ พิจารณาแล้ว ขอเรียนดังนี้

๑. ผลการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำบริเวณพื้นที่โครงการ

๑.๑ บริเวณแนวเส้นทางโครงการ ปรากฏพื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วย
พื้นที่ชุ่มน้ำ จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ คลองสนามโพธิ์

๑.๒ บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ ๒ กิโลเมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ
ปรากฏพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับท้องถิ่นจำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ แม่น้ำบางปะกง คลองประจันตคาม
และคลองหนองลาด และปรากฏพื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำจำนวน ๓ แห่ง
ได้แก่ คลองท่าแห คลองฝายละมี และคลองสนามโพธิ์ แผนที่แสดงพื้นที่ชุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการและ
ผลการตรวจสอบพื้นที่ชุ่มน้ำ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๒. เพื่อประโยชน์ในการป้องกัน ดูแลรักษา และคุ้มครองพื้นที่ชุ่มน้ำ ขอให้กรมทางหลวง
และกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา นำมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๒
และวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ และ ๓ มาใช้ประกอบการดำเนินโครงการฯ
รวมทั้งเห็นควรกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนิน
โครงการ ทั้งในระยะก่อนการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะหลังการก่อสร้างหรือระยะเปิดใช้งาน โดยเฉพาะ
ผลกระทบต่อการสูญเสียการทำหน้าที่ของพื้นที่ชุ่มน้ำตามธรรมชาติเดิมก่อนมีโครงการ การกีดขวางทางน้ำ

และอุทกวิทยา...

"No Gift Policy ทส. โปร่งใสและเป็นธรรม"

แผนที่แสดงพื้นที่ชุ่มน้ำบริเวณพื้นที่ศึกษา โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง 4 ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข 3079 สาย ปราจีนบุรี - ศรีมหาโพธิ์ ตอน ต.ท่าข้าม - ต.บางกุ้ง



พื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

พื้นที่ชุ่มน้ำตามคำนิยามของอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ

สัญลักษณ์

ตำแหน่งแนวเส้นทางโครงการที่ตัดกับเส้นลำน้ำ

แนวเส้นทางโครงการ

พื้นที่ศึกษา ระยะ 2 กิโลเมตร

จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

ขอบเขตอำเภอ

ขอบเขตตำบล

ขอบเขตตำบล

ขอบเขตตำบล

ขอบเขตตำบล

ขอบเขตตำบล

ขอบเขตตำบล

ขอบเขตตำบล

ขอบเขตตำบล

ขอบเขตตำบล

ขอบเขตตำบล

มาตราส่วน 1:50,000

ระบบพิกัด

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

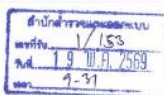
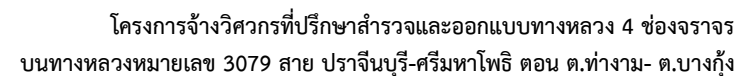
พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

พิกัดภูมิศาสตร์

รูปที่ 18 พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ



สำนักศิลปากรที่ ๕ ปราจีนบุรี
ตำบลไม้เค็ด อำเภอเมืองฯ
จังหวัดปราจีนบุรี ๒๕๒๓๐

เรื่อง การตรวจสอบโบราณสถานในระยะ ๕๐๐ เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษา
สำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๐๗๔ สายบ้านจันบุรี – ศรีมหาโพธิ
ตอน ต.ท่างาม - ต.บึงบัว

๑) เรียน ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและออกแบบ

อ้างอิง หนังสือสำนักสำรวจและออกแบบ ที่ ศค ๐๖๓๔๒/๓๓๐๕ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ข้อมูลโบราณสถานในพื้นที่ศึกษา จำนวน ๑ ฉบับ

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง ขอความอนุเคราะห์ให้สำนักศิลปากรที่ ๕ ปราณพิรุณ ตรวจสอบโบราณสถานในพื้นที่ศึกษาในระยะ ๕๐๐ เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร บนทางหลวงหมายเลข ๓๐๙ สายปราณพิรุณ – ศรีมหาโพธิ์ ตอน ต.ท่าช้าง - ต.บางขัน เพื่อนำข้อมูลไปประกอบการตัดสินใจดำเนินโครงการต่อไป ความละเอียดครบถ้วน

สำนักศิลปากรที่ ๕ ปราจีนบุรี ได้ตรวจสอบแล้ว พบโบราณสถานตามพระราชนิพนธ์ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๐๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๕ จำนวน ๒ แห่ง รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย อย่างไรก็ตามการตรวจสอบข้อมูลดังกล่าวเป็นการตรวจสอบ จากข้อมูลเบื้องต้นที่ปรากฏในฐานข้อมูลของกรมศิลปากร สำนักศิลปากรที่ ๕ ปราจีนบุรี เห็นควรให้ สำนักสำรวจและออกแบบ แจ้งบริษัทที่ปรึกษาเพื่อให้อัดหนักโบราณคดี เพื่อสำรวจทางด้านโบราณคดี ตลอดจนที่โครงการอย่างเช่นนี้อีกครั้ง รวมถึงพิจารณาประเมินและจัดทำมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่อาจกระทบต่อโบราณสถานที่ยื่นขึ้น รวมทั้งพิจารณาประเมินและจัดทำมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

๕) วัฒนธรรม องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) (5)

- 100 บาท
- 100 บาท

ขอแสดงความนับถือ

ผู้ตรวจ 5/5 ปี

(นายสมบุญ เทียนธรรมาธิ)

(นางสาววัชรานดี วิเชียรศรี)¹

ผู้อำนวยการสำนักสำรวจและชลประทาน

ผู้อำนวยการสำนักสถาปัตยกรรมที่ ๕ ปราวจินบุรี

๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

กลุ่มโบราณคดี

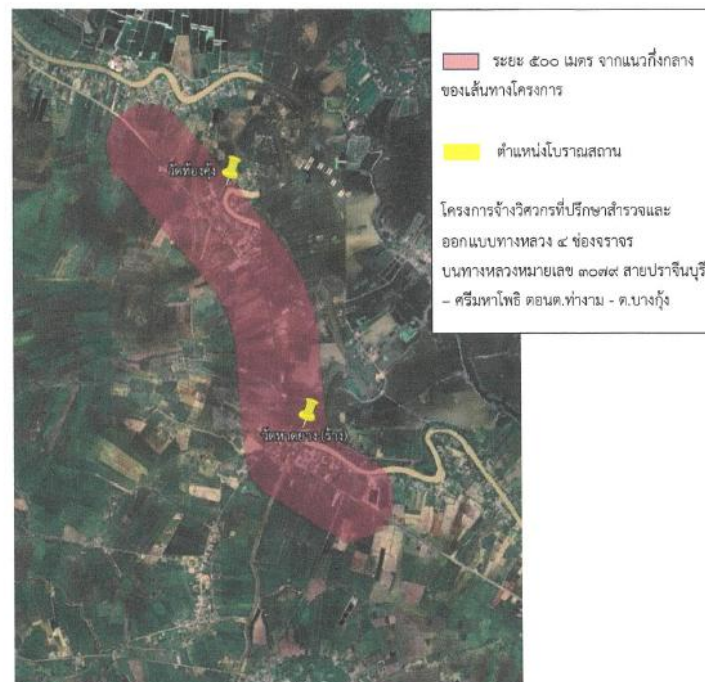
โทร./โทรสาร ๐ ๓๗๒๑ ๒๖๑๐

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ fad 5๘

รายชื่อโบราณสถานในระยะ ๕๐๐ เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

โครงการจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวง ๔ ช่องจราจร
บนทางหลวงหมายเลข ๓๐๗ สายปราจีนบุรี – ศรีมโหฬาร ตอนต.ท่าแกม – ต.บางกุ้ง

ที่	รายชื่อโบราณสถาน	ที่ตั้ง			หมายเหตุ
		ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	
๑.	แหล่งโบราณคดีวัดหาดยาง (ร้าง)	หาดยาง	ศรีมหาโพธิ์	ปราจีนบุรี	โบราณสถานที่ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน
๒.	แหล่งโบราณคดีวัดห้วยตั้ง	ท่างาม	เมืองปราจีนบุรี	ปราจีนบุรี	โบราณสถานที่ยังไม่ได้ประกาศขึ้นทะเบียน



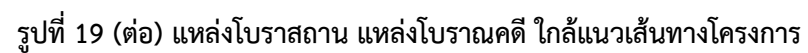
รูปที่ 19 แหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี ใกล้แนวเส้นทางโครงการ



สภาพปัจจุบันของวัดทองคั่ง



สภาพปัจจุบันของวัดหาดยาง (ร้าง)





จากการตรวจสอบข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อมตามแนวเส้นทางของโครงการ พบว่า ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ พบแหล่งโบราณสถาน 2 แห่ง ที่ยังไม่ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากร ได้แก่ วัดทองคั้ง และวัดหาดยาง (ร้าง) ทั้งนี้ ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2568 (ลำดับที่ 20) เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และนำเสนอให้กับสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณา เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนพัฒนาโครงการ แสดงดังตารางที่ 10

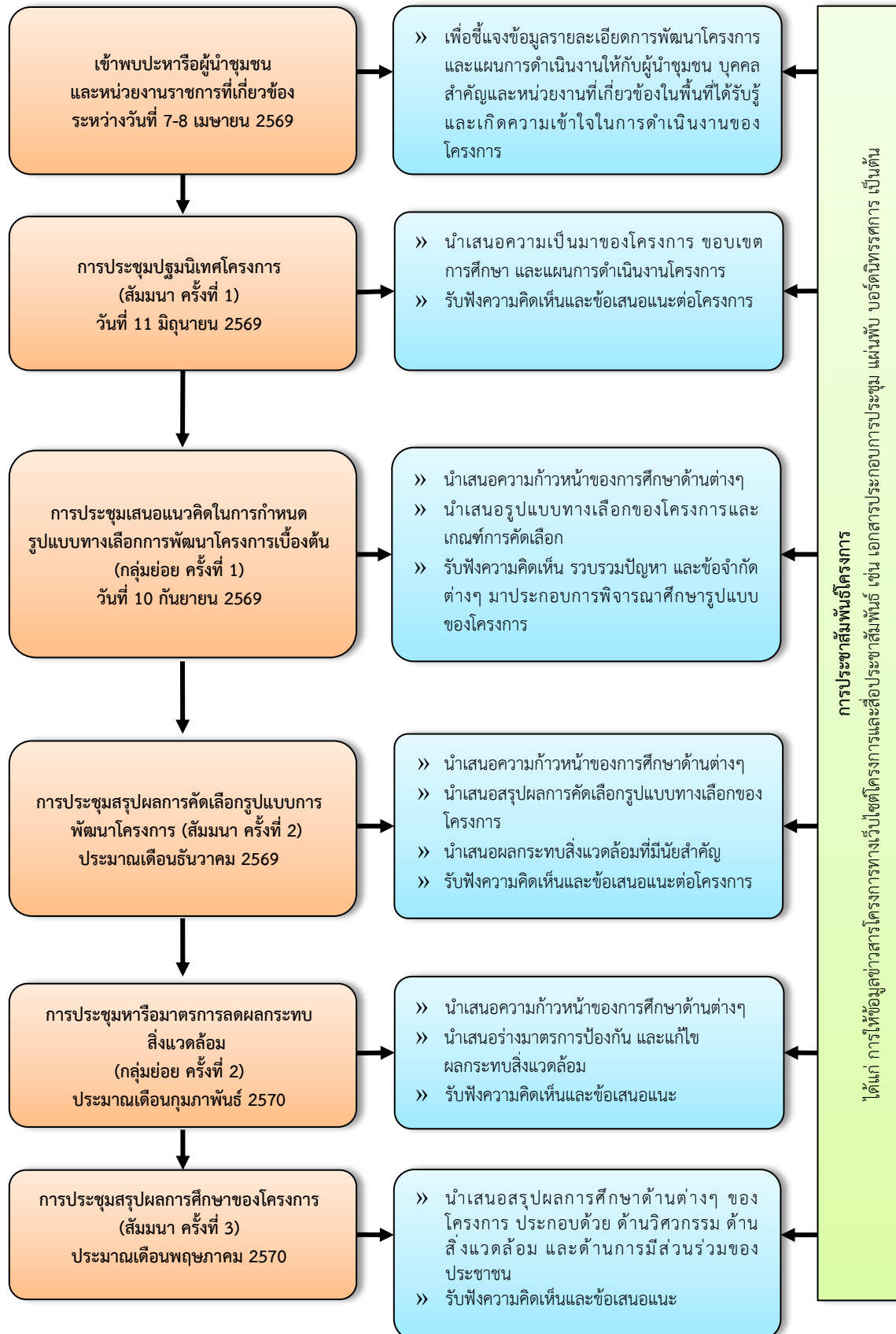
ตารางที่ 10 ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ลงวันที่ 5 มกราคม พ.ศ.2567 (ลำดับที่ 33) และฉบับที่ 2 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2568 (ลำดับที่ 20)

ลำดับ	ประเภทโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ	ขนาด	เข้าข่าย
20	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้		
	20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ทุกขนาด	×
	20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ทุกขนาด	×
	20.3 พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ทุกขนาด	×
	20.4 พื้นที่เขตป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ทุกขนาด	×
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตรห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ทุกขนาด	×
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาะหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ทุกขนาด	×
33	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้ <u>โบราณสถาน</u> แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ทุกขนาด	✓
	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ขึ้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น	ทุกขนาด	×
	33.1 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชนและการจัดที่ดินที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี		
	33.2 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชนตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน		
	33.3 โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ และไม่มีการขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม		

11. ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

11.1 แผนการมีส่วนร่วมของประชาชน

ดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ทราบตลอดการดำเนินโครงการ แนวคิดในการดำเนินงานโครงการจะให้ประชาชนมีส่วนร่วมตลอดการดำเนินงาน เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายได้มีโอกาสร่วมรับทราบข้อมูล แสดงความคิดเห็น และรวบรวมข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาประกอบการตัดสินใจในการออกแบบ เพื่อลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคมที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด ประกอบด้วย 2 แผนงานหลัก ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน แสดงดังรูปที่ 21



รูปที่ 21 รายละเอียดการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

11.2 ผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

11.2.1 เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อคิดเห็น

ที่ผ่านมาได้ดำเนินการเข้าพบหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อชี้แจงข้อมูลรายละเอียดการพัฒนาโครงการ และแผนการดำเนินงานให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ได้รับรู้และเกิดความเข้าใจในการดำเนินงานของโครงการ เมื่อวันที่ 7-8 เมษายน 2569 สามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ แสดงดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ผลการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อคิดเห็น

การเข้าพบหน่วยงาน	ข้อคิดเห็น
 วันที่ 7 เมษายน 2569 เวลา 09.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลศรีมหาโพธิ	นายกองค์การบริหารส่วนตำบล - สอบถามรายละเอียดเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติมจากแนวเส้นทางโครงการ - เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากจะช่วยเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง
 วันที่ 7 เมษายน 2569 เวลา 15.00 น. ณ ศาลากลางจังหวัดปราจีนบุรี	ผู้ว่าราชการจังหวัดปราจีนบุรี - สอบถามจำนวนพื้นที่อ่อนไหวประเภทโบราณสถานที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษา - สอบถามความจำเป็นในการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม เนื่องจากโครงการอยู่ในแนวถนนเดิม - เสนอให้มีการประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ครอบคลุมและทั่วถึง - สอบถามสถานะการจัดสรรงบประมาณสำหรับการก่อสร้างโครงการ - สอบถามรูปแบบและแนวทางการพัฒนาโครงการ
 วันที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 09.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลดงพระราม	นายกองค์การบริหารส่วนตำบล - เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากจะช่วยเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง - เสนอให้มีการพัฒนาถนนหมายเลข 3452 ควบคู่กับโครงการ รองปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล - ไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม นายช่างโยธา - ไม่มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ตารางที่ 11 (ต่อ) ผลการเข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และข้อคิดเห็น

การเข้าพบหน่วยงาน	ข้อคิดเห็น
 วันที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 10.00 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลท่างาม	ผู้อำนวยการกองช่าง - เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการ เนื่องจากจะช่วยเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง - เสนอให้จัดให้มีจุดกลับรถบริเวณหมู่ที่ 8 และหมู่ที่ 9 เพื่อรองรับการสัญจรของประชาชนในพื้นที่เกษตรกรรม
 วันที่ 8 เมษายน 2569 เวลา 14.30 น. ณ องค์การบริหารส่วนตำบลดงกระหัง	นายกองค์การบริหารส่วนตำบล - เสนอให้ออกแบบจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการใช้งาน - สอบถามเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม - สอบถามระยะเวลาดำเนินการศึกษาของโครงการ - แจ้งว่าองค์การบริหารส่วนตำบลมีแผนติดตั้งป้ายเตือนการขับขี่แบบจอ LED บริเวณถนนสายโครงการ - สอบถามว่าการก่อสร้างโครงการจะส่งผลกระทบต่อประตูละบายน้ำของกรมชลประทานหรือไม่ - เสนอให้ที่ปรึกษาเข้าหารือร่วมกับกรมชลประทานเกี่ยวกับแนวทางการออกแบบโครงการ - เสนอให้พิจารณาทางต่อเชื่อมระหว่างคลองท่าควายและแม่น้ำบางปะกง ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล - สอบถามความกว้างของผิวจราจรตามรูปแบบโครงการ ผู้อำนวยการกองช่าง - ไม่มีข้อเสนอนะเพิ่มเติม

11.2.2 การประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

กรมทางหลวง โดยสำนักสำรวจและออกแบบ ร่วมกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอ็นทิก จำกัด ได้จัดการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลข่าวสารของโครงการ ประกอบด้วย ความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา พื้นที่ศึกษา ขอบเขตการศึกษา และแผนการดำเนินงานด้านต่าง ๆ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 11 มิถุนายน 2569 เวลา 09.00-12.00 น. ณ ห้องประชุมองค์การบริหารส่วนตำบลดงกระหัง อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี โดยได้รับเกียรติจาก นางสาวจุฑามาศ บัวเผื่อน นายอำเภอศรีมหาโพธิ เป็นประธานกล่าวเปิดการประชุม และนายชูเกียรติ โอทาทิก ผู้แทนกรมทางหลวง กล่าวรายงานการประชุม มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น จำนวน 80 คน (ไม่นับรวมผู้แทนกรมทางหลวงและบริษัทที่ปรึกษา) ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานราชการระดับภูมิภาค จังหวัด อำเภอบางปะอิน ราษฎรวิสาหกิจพื้นที่อ่อนไทร ผู้นำชุมชน และประชาชนในพื้นที่ ทั้งนี้ สามารถสรุปภาพบรรยากาศการประชุมแสดงดังรูปที่ 22 และประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ แสดงดังตารางที่ 12



ลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการ



กล่าวรายงานการประชุม โดยผู้แทนกรมทางหลวง



กล่าวเปิดการประชุม โดยนายอำเภอศรีมหาโพธิ์



นำเสนอข้อมูลโครงการ โดยผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา



บรรยากาศการประชุม



ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามเกี่ยวกับโครงการ



รูปที่ 22 ภาพบรรยากาศการประชุมปฐมฤกษ์โครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 1)

ตารางที่ 12 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
ด้านวิศวกรรมและการจราจร	
- สอบถามจุดสิ้นสุดโครงการมีระยะทางถึงจุดกลับรถบริเวณ ครัวชมทุ่งในพื้นที่ตำบลบางกุ้งในปัจจุบันหรือไม่ และในพื้นที่ ดังกล่าวจะมีการขยายจุดกลับรถหรือไม่	- โครงการมีจุดเริ่มต้นประมาณ กม. 8+400 ตำบลท่างาม อำเภอ เมืองปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี และมีจุดสิ้นสุด ประมาณ กม. 13+300 ตำบลบางกุ้ง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี มีระยะทางประมาณ 4.900 กิโลเมตร โดยจุดกลับรถบริเวณ ครัวชมทุ่งจะอยู่นอกเหนือการสำรวจออกแบบของโครงการ ดังนั้นจึงไม่มีการปรับปรุงจุดกลับรถบริเวณดังกล่าว
- ให้ตรวจสอบความถูกต้องของรายละเอียดทางแยกเข้า องค์การบริหารส่วนตำบลดงกระทยาม และทางเข้าข้าง วัดธรรมโพธิ์ศรี (วัดหาดยาง) ที่แสดงในเอกสารประกอบการ ประชุมหน้าที่ 11 ให้ถูกต้อง	- ที่ปรึกษา ดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขรายละเอียด ดังนี้ 1. เดิมเป็นทางแยกเข้าองค์การบริหารส่วนตำบลดงกระทยาม แก้ไขเป็นทางแยกเข้าหมู่ที่ 1 บ้านต้นตาล ตำบลหาดยาง 2. เดิมเป็นทางเข้าข้างวัดธรรมโพธิ์ศรี (วัดหาดยาง) แก้ไขเป็น ทางแยกเข้าหมู่ที่ 4 บ้านอ่อนช้อย ตำบลหาดยาง
- เสนอให้ออกแบบให้มีสัญญาณไฟจราจร (ไฟแดง) บริเวณ ทางแยกเข้าหมู่ที่ 1 บ้านต้นตาล ตำบลหาดยาง	- ทางโครงการจะดำเนินการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณโครงการ รวมทั้งพฤติกรรมการเดินทางของผู้สัญจร เพื่อพิจารณารูปแบบ การปรับปรุงทางแยกให้เหมาะสมกับพื้นที่ต่อไป
- เสนอให้มีจุดกลับรถบริเวณทางแยกเข้าหมู่ที่ 1 บ้านต้นตาล และทางแยกเข้าหมู่ที่ 4 บ้านอ่อนช้อย ตำบลหาดยาง และ ออกแบบให้รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถถอยกลับได้	- ทางโครงการจะดำเนินการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบริเวณโครงการ รวมทั้งพฤติกรรมการเดินทางของผู้สัญจร เพื่อพิจารณา เพื่อกำหนดตำแหน่งจุดกลับรถให้เหมาะสมกับพื้นที่ต่อไป แต่ทั้งนี้เนื่องจากแนวเส้นทางของโครงการมีความกว้างของเขต ทางเดิมเพียง 30 เมตร ดังนั้นในการออกแบบจุดกลับรถ เพื่อให้รถบรรทุกขนาดใหญ่มีวงเลี้ยวในการถอยกลับเพียงพอ อาจจำเป็นต้องมีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติม
- ปัจจุบันบริเวณหมู่ 8 และหมู่ 9 ตำบลท่างาม เป็นจุดกลับรถ ทางเดียว ทำให้ประชาชนสัญจรลำบาก อยากให้ออกแบบ เป็นจุดกลับรถสองทาง	
- เสนอให้มีจุดกลับรถบริเวณทางเข้าวัดกระแจะ และ ออกแบบให้รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถถอยกลับได้	
- เสนอให้ออกแบบจุดกลับรถให้มีความเหมาะสมและเพียงพอ ต่อการใช้งาน	
- เสนอให้ที่ปรึกษาเข้าหารือร่วมกับกรมชลประทานเกี่ยวกับ แนวทางการออกแบบโครงการ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับ แผนดำเนินการพัฒนาประตุน้ำวังชัน	- ที่ปรึกษาได้มีการประสานงานกับกรมชลประทานเรียบร้อยแล้ว โดยจากการตรวจสอบข้อมูลร่วมกัน แนวเส้นทางไม่มีผลกระทบ ต่อโครงการพัฒนาประตุน้ำวังชัน
- การออกแบบเกาะกลางถนนไม่ควรออกแบบเป็นเกาะกลาง แบบกำแพงคอนกรีตเนื่องจากไม่เหมาะสมกับการเดินทาง ของคนในพื้นที่	- ในส่วนของรูปแบบหน้าตัดของถนน อยู่ระหว่างการพิจารณา รูปแบบ โดยที่ปรึกษาจะนำเสนอรูปแบบและหลักเกณฑ์การ คัดเลือกรูปแบบให้ประชาชนรับทราบในประชุมครั้งถัดไป
- เสนอให้ออกแบบให้มียางชะลอความเร็ว (Speed Bump) เพื่อเป็นสัญญาณเตือนให้เกิดความระวัง และช่วยควบคุม ความเร็วของรถยนต์	- ในการดำเนินงานจะมีการออกแบบตำแหน่งติดตั้งอุปกรณ์และ สิ่งอำนวยความสะดวกและป้ายเตือนต่างๆ ในตำแหน่ง ที่เหมาะสม ซึ่งพิจารณาออกแบบและติดตั้งตามที่กฎหมาย กำหนด เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้ทางและประชาชนบริเวณ โดยรอบ
- เสนอให้ออกแบบให้มีสัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจร เตือนการขับขึ้นบริเวณจุดเสี่ยง เขตชุมชน และทางโค้ง เพื่อความปลอดภัยตลอดเส้นทางโครงการ	
- เสนอให้ติดตั้งราวกันอันตรายบริเวณจุดเสี่ยง	



ตารางที่ 12 (ต่อ) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

สรุปประเด็นข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ	การตอบชี้แจง/การนำมาใช้ประกอบการศึกษาโครงการ
- เสนอให้ออกแบบให้มีไฟฟ้าแสงสว่างตลอดเส้นทางเพื่อความปลอดภัย	- ที่ปรึกษาฯ ดำเนินการออกแบบให้มีการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างซึ่งพิจารณาออกแบบและติดตั้งเพื่อความปลอดภัย และตามที่กฎหมายกำหนด
- เสนอให้มีป้ายบอกสถานที่ของวัดธรรมโพธิ์ศรี (วัดหาดยาง)	- ที่ปรึกษาฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณา
ด้านสิ่งแวดล้อม	
- เสนอให้บริหารจัดการเวลาในการก่อสร้างโครงการให้กระชับเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการก่อสร้างของผู้ใช้เส้นทาง	- โครงการมีมาตรการควบคุมและเร่งรัดระยะเวลาการก่อสร้างให้กระชับที่สุด เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง ทั้งนี้ จะมีการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ทางหลวงตลอดช่วงเวลาก่อสร้าง
- เสนอให้กำหนดมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบด้านฝุ่นละอองจากยานพาหนะ ไอเสียจากเครื่องจักร และเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง ที่อาจส่งผลกระทบต่อประชาชนให้มีความเข้มงวดเป็นพิเศษ	- โครงการจะกำหนดให้มีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านอากาศและบรรยากาศ ด้านเสียง ทั้งนี้ ที่ปรึกษาฯ จะนำรายละเอียดมาตรการดังกล่าวเสนอต่อที่ประชุมเพื่อหาหรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) ต่อไป
- เสนอให้กำหนดมาตรการด้านการปลูกต้นไม้ทดแทนต้นไม้ที่ต้องตัดฟันหรือล้อมย้ายในเขตทางของโครงการ	- ที่ปรึกษาฯ รับข้อเสนอแนะไปพิจารณาเป็นแผนปฏิบัติการด้านนิเวศวิทยาต่อไป
ด้านอื่นๆ	
- พิจารณาเปิดให้มีจุดกลับรถบริเวณหน้าวัดบุพพารามเนื่องจากปัจจุบันประชาชนในพื้นที่หมู่ 1 หมู่ 2 ตำบลบางกุ้งได้รับความเดือดร้อนจากปัญหาจุดกลับรถอยู่ไกล	- เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่นอกพื้นที่โครงการ ดังนั้น ที่ปรึกษาฯ จะประสานงานกับหน่วยงาน ที่รับผิดชอบพื้นที่เพื่อรับทราบและดำเนินการแก้ไขต่อไป

12. แผนการดำเนินงานขั้นถัดไป

การดำเนินงานศึกษาของโครงการในขั้นตอนต่อไปจะดำเนินการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการศึกษาโครงการสรุปได้ดังนี้

- **ด้านวิศวกรรมและการจราจร :** นำข้อคิดเห็นไปประกอบการสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการเพื่อออกแบบรายละเอียดต่อไป

- **ด้านสิ่งแวดล้อม :** ดำเนินการรวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่โครงการ และสำรวจภาคสนามเพิ่มเติมเพื่อประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการต่อไป

- **ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน :**

1) หลังจากการจัดเสนอแนวคิดในการกำหนดรูปแบบทางเลือกการพัฒนาโครงการเบื้องต้น (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 1) ที่ปรึกษาฯ จะดำเนินการตีพิมพ์ประกาศสรุปผลการประชุม เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนได้รับทราบ

2) จัดการประชุมสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบการพัฒนาโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ 2) เป็นการนำเสนอความก้าวหน้าของการศึกษาด้านต่างๆ โดยเฉพาะสรุปผลการคัดเลือกรูปแบบทางเลือกของโครงการ และประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะมีนัยสำคัญ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากท้องถิ่น เพื่อนำมาประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

13. ติดต่อและสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม



สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง

2/486 ถนนศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0 2354 6668-75 ต่อ 24038

โทรสาร : 0 2354 1034

อีเมล : surveydesign.doh@gmail.com

แขวงทางหลวงปราจีนบุรี

1 ถนนสุวินทวงศ์ ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี 25000

โทรศัพท์ : 0 3721 1098

โทรสาร : 0 3721 3225

อีเมล : doh0851@doh.go.th



บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด (สำนักงานใหญ่)

221/1 ซอยประชาชื่น 37 ถนนประชาชื่น แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800

ติดต่อ : คุณณัฏยา สุวรรณภรณ์ (วิศวกรโครงการ)

โทรศัพท์ : 0 2975 9300



บริษัท เอ็นทิก จำกัด

3/4 ถนนประเสริฐมนูกิจ แขวงคลองกุ่ม เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240

ติดต่อ : คุณอาทิตย์ เชาวนาภรณ์ (ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม)

คุณแก้วใจ คริ่งระหัด (นักวิชาการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน)

โทรศัพท์ : 0 2379 0141-2

โทรสาร : 0 2379 0143-4



เว็บไซต์โครงการ : <https://highway3079section-thangam-bangkung.com>



Line Official : ทล3079ท่างาม-บางกุ้ง



เฟซบุ๊กโครงการ : โครงการ ทล.3079 สาย ปราจีนบุรี-ศรีมหาโพธิ ตอน ตำบลท่างาม-ตำบลบางกุ้ง



ดาวน์โหลดเอกสารประกอบการประชุม